Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

L'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques

Études de cas provinciaux

Nº 1983/01F

Canada

38

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Études de cas provinciaux

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries de transport
Rapport n° 1983/01F

Original English text available:
"The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies", Report No. 1983/01E

Premier tirage, mai 1983

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983
Numéro de catalogue TT72-1983/01F
ISBN 0-662-92112-7

Imprimé au Canada

PRÉFACE

Le présent rapport porte sur le camionnage pour compte d'autrui dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. Le but de ces quatre études est de discuter de l'environnement économique de l'industrie du camionnage et d'analyser le rendement économique de ce secteur industriel dans chaque province. Bien que ces travaux aient été effectués pour répondre aux besoins de la Commission canadienne des transports, ils sont mis à la disposition du public afin de contribuer au débat entourant l'industrie du camionnage.

À chaque fois que cela est possible, la Commission met les résultats de ses recherches à la disposition du public. Ce rapport est publié conformément à cette politique. Les études ayant été préparées par des consultants, les opinions qui y sont exprimées sont évidemment celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la Commission canadienne des transports.

Le vice-président à la recherche,

Yves Dubé

TABLE DES MATIÈRES

Cas n° 1: L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE NOUVELLE-ÉCOSSE

Cas n° 2: L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Cas n° 3: L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Cas n° 4: L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

CAS N^{O} 1

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE NOUVELLE-ÉCOSSE

Les aspects économiques et la réglementation

Préparé par:

R.A. Ffrench
Université Acadia
Février 1982

REMERCIEMENTS

L'auteur aimerait remercier les membres de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports pour l'aide qu'ils lui ont apportée au cours de la présente étude. Ces remerciements s'adressent particulièrement à MM. J. Diamond et Arvo Ray, respectivement économiste principal et chef de la Division de l'économique des transporteurs, qui ont travaillé en étroite collaboration avec l'auteur pour préparer la présente étude; leur aide est inestimable.

L'auteur aimerait également remercier d'autres personnes comme Alan Green, c.r., Robert A. Robertson, James S. Rudolph, tous trois membres du Board of Commissioners of Public Utilities; Syed M. Ali, Registry of Motor Vehicles, R.J. Thompson de Thompson's Transfer, Gerald Jodrey de Jodrey and Pulsifer, des membres d'autres entreprises de camionnage ainsi que Craig Dickson et son personnel de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

L'auteur aimerait remercier Peter Woolaver pour son aide et le travail soigné qu'il a accompli lors de la collecte des données et de la réalisation des calculs ainsi que Cheryl MacDonald pour sa patience et pour la dactylographie des divers projets du document.

Cependant, l'auteur est seul responsable de l'analyse et de toute lacune pouvant se trouver dans le texte.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre	1	INTRODUCTION	1 - 1
Chapitre	2	EXAMEN DES RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX	1 - 5
		2.1 Dimensions et poids des véhicules	1 - 5
		2.2 Assurance et sécurité	1 - 8
		2.3 Taxe sur l'essence	1 - 8
		2.4 Juridiction fédérale/provinciale	1 - 9
		2.5 Immatriculation des véhicules pour le transport interprovincial	1 - 11
Chapitre	3	ENTRÉE ET RÉGLEMENTATION DES TAUX	1 - 13
		3.1 Cadre de réglementation	1 - 13
		3.2 Réglementation	1 - 15
		3.3 Transport extraprovincial	1 - 15
		3.4 Contexte de réglementation et interprétation	1 - 15
		3.5 Réglementation des taux	1 - 21
Chapitre	4	APPLICATION DES RÈGLEMENTS	1 - 27
		4.1 Permis	1 - 27
		4.2 Généralités	1 - 27
		4.3 Taux	1 - 28
		4.4 Administration	1 - 28
Chapitre	5	ANALYSE DU FLUX DES MARCHANDISES	1 - 31
		5.1 Analyse de l'origine et de la destination ainsi que du flux des marchandises	1 - 31
Chapitre	6	LA STRUCTURE ET LE RENDEMENT D'EXPLOITATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE	1 - 45
		6.1 Introduction	1 - 45
		6.2 Rendement d'exploitation	1 - 47
		6.3 Caractéristiques du capital	1 - 50
Chapitre	7	RÉPERCUSSIONS DE LA RÉGLEMENTATION	1 - 61
		7.1 La réglementation: ses avantages	1 - 63
		7.2 Abolition de la réglementation	1 - 64
		7.3 Coûts de la réglementation	1 - 68
Chapitre	8	LES SUBSTITUTS À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI ET LES RÉPERCUSSIONS DU CAMIONNAGE PRIVÉ	1 - 73
		8.1 Pseudo-location	1 - 74

Chapitre 9	OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME DE SUBVENTIONS	1 - 81
Chapitre 10	CONCLUSIONS	1 - 95

TABLEAUX

1	Droits des transporteurs routiers	1 - 6
2	Poids bruts des véhicules sur les autoroutes selon l'annexe "C"	1 - 7
3	Principales catégories: genres de permis délivrés	1 - 19
4	Décisions prises par la Commission relativement aux permis, 1975-1979	1 - 20
5	Liste des tarifs	1 - 22
6	Régions et zones de la Nouvelle-Écosse	1 - 33
7	Emplacements des postes d'enquête de la Nouvelle-Écosse	1 - 34
8	Voyages annuels par camion en provenance des régions de la Nouvelle-Écosse, 1976	1 - 35
9	Proportion des types de marchandises enregistrées par poste d'enquête, 1976	1 - 38
10	Répartition des types de marchandises par genre de véhicule, 1976	1 - 39
11	Répartition des types de marchandises par genre de transporteur, 1976	1 - 41
12	Répartition des genres de transporteurs par genre de véhicule, 1976	1 - 42
13	Nombre de transporteurs domiciliés et exploitants en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 46
14	Coefficient d'exploitation, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 48
15	Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 49
16	Coefficient d'exploitation pour la Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 51

17	Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts en Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 51
18	Ratio de l'endettement net à la valeur totale, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 53
19	Ratio d'endettement, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 54
20	Ratio de liquidité, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 55
21	Ratio du fonds de roulement, toutes les catégories, 1975-1978	1 - 57
22	Ratio de l'endettement net à la valeur totale, ratio d'endettement, ratio de liquidité et ratio du fonds de roulement pour la Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 58
23	Coefficient d'exploitation par genre de transporteur, Nouvelle-Écosse, 1978	1 - 59
24	Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts par genre de transporteur, Nouvelle-Écosse, 1978	1 - 59
25	Réglementation du camionnage pour compte d'autrui intraprovincial	1 - 62
26	Réglementation du camionnage pour compte d'autrui extraprovincial	1 - 62
27	Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, 1970-1971 à 1979-1980	1 - 83
28	Subventions versées au camionnage en vertu de la LSTMRA	1 - 85
29	Province d'origine, principales marchandises: total des revenus facturés et des subventions versées pour la Nouvelle-Écosse, 1977	1 - 86
30	Subventions versées aux transporteurs de fret, 1978	1 - 87
31	Programme de subventions au transport de marchandises dans la région atlantique: paiements par province, camions, 1977-1978	1 - 88

32 Programme de subventions au transport de marchandises dans la région atlantique: paiements par province, camions, 1978-1979 1 - 89

33 Programme de subventions au transport de marchandises dans la région atlantique: paiements par province, camions, 1979-1980 1 - 90

FIGURES

5.1 Zones et postes d'enquête de la Nouvelle-Écosse 1 - 32

9.1 Territoire choisi 1 - 82

APPENDICES

A Caractéristiques et critères applicables aux activités de transport de marchandises 1 - 103

B Tableaux 1 - 105

I Emploi selon la profession, Nouvelle-Écosse, 1976-1979 1 - 105

II Modes de transport des exportations et importations, de leurs origines aux marchés finaux 1 - 106

III Liste des droits commerciaux 1 - 107

IV Ratio du coût du travail pour l'industrie du camionnage, 1975-1978 1 - 108

V Revenu d'exploitation total par unité motorisée, 1975-1978 1 - 109

VI Revenu d'exploitation net par unité motorisée, 1975-1978 1 - 110

VII Revenu d'exploitation total par employé, 1975-1978 1 - 111

VIII Revenu d'exploitation net par employé, 1975-1978 1 - 112

IX Ratio du revenu d'exploitation net à la valeur nette, 1975-1978 1 - 113

X	Ratio du revenu d'exploitation net à l'actif total, 1975-1978	1 - 114
XI	Ratio du coût de main-d'oeuvre dans l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 115
XII	Revenu d'exploitation total par unité de traction en Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 115
XIII	Revenu d'exploitation net par unité de traction en Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 115
XIV	Revenu d'exploitation total par employé en Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 115
XV	Revenu d'exploitation net par employé en Nouvelle-Écosse, par catégorie, 1975-1978	1 - 115
XVI	Ratio du revenu d'exploitation net à la valeur nette en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 115
XVII	Ratio du revenu d'exploitation net à l'actif total en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 115
XVIII	Ratio des exigibilités à la valeur nette, 1975-1978	1 - 116
XIX	Ratio du passif total à la valeur nette, 1975-1978	1 - 117
XX	Ratio de l'actif du matériel productif à la valeur nette, 1975-1978	1 - 118
XXI	Ratio des immobilisations totales à la valeur nette, 1975-1978	1 - 119
XXII	Ratio des exigibilités à la valeur nette en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 120
XXIII	Ratio du passif total à la valeur nette en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 120
XXIV	Ratio de l'actif du matériel productif à la valeur nette en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 121
XXV	Ratio des immobilisations totales à la valeur nette en Nouvelle-Écosse, 1975-1978	1 - 121

Chapitre 1

INTRODUCTION

Le transport joue un rôle prépondérant dans la détermination du degré d'intégration qui caractérise une économie. La disponibilité et l'efficacité d'un réseau de transport de biens, de services et de personnes constituent à la fois une cause et une conséquence d'une croissance soutenue.

De nombreux facteurs exercent une influence sur le réseau de transport dans les provinces atlantiques, notamment en Nouvelle-Écosse. Mentionnons, à titre d'exemple, l'existence d'un petit marché intérieur, l'absence d'agglomérations urbaines, l'existence de petites collectivités éparses, l'emplacement de la région sur la côte atlantique et sa proximité avec les États-Unis.

La Nouvelle-Écosse a parfois été décrite comme une région moins développée dans une économie développée, les deux principaux facteurs de croissance résidant dans la base d'exportations de la région et l'injection massive de fonds par le gouvernement fédéral. Bien que ces deux facteurs jouent encore un rôle important dans l'économie de cette province, certains changements qui se sont manifestés au cours de la dernière décennie nous forcent à nuancer cette affirmation générale.

Dans le passé, les secteurs primaire et secondaire de production de biens (agriculture, pêche, industrie minière, industrie forestière et secteur manufacturier) ont constitué les secteurs dynamiques, bien que les secteurs du transport et d'autres services aient également connu un certain essor au cours des dernières années. La majeure partie des biens transportés provient des cinq principales industries susmentionnées. En 1978, le poisson, les produits alimentaires et les produits du bois représentaient environ 60 % de toutes les exportations tandis que, du côté des importations, l'équipement industriel, électrique et marin, le matériel de construction, les produits alimentaires et l'acier constituaient environ 50 % du total du trafic.

Dans le cadre d'une étude sur l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse, il convient de passer brièvement en revue certaines caractéristiques de l'économie de cette province. La Nouvelle-Écosse, qui compte une population d'environ 850 000 habitants, offre la plus importante capacité productrice des provinces atlantiques. En 1979, la main-d'oeuvre de la

Nouvelle-Écosse se composait de 352 000 personnes et le produit intérieur brut se chiffrait à 5 847 millions de dollars, alors que le revenu personnel par tête atteignait 7 183 $.

À l'heure actuelle, l'industrie du camionnage fait concurrence au chemin de fer, à l'aviation et à l'expédition par conteneurs pour acquérir une part du marché. Les compagnies de chemin de fer ont récemment perdu une partie du marché des marchandises de grande valeur transportées en faible quantité au profit de l'industrie du camionnage, et les transporteurs de fret aérien ont également tenté d'accroître leur part du marché dans ce genre de marchandises. Cependant, ce changement n'a pas produit de conséquences importantes dans la région atlantique, car la production de ce genre de marchandises était relativement faible et les expéditeurs étaient plus ou moins informés des possibilités de transport dans ce domaine.

Comment l'industrie du camionnage arrive-t-elle à se tailler une place dans une économie qui exporte la plupart des biens à l'état brut ou semi-fini et dont la majeure partie des marchandises se compose de biens en vrac de faible valeur? L'une des raisons réside dans la dispersion de la population et des villes dans la province. De plus, en plus du nombre d'employés dans le secteur du transport, les coûts de transport constituent un apport important, voire même nécessaire dans la plupart des secteurs de l'économie.

Cela nous incite à examiner les structures tarifaires. Tout comme les tarifs élevés, les taux élevés de transport peuvent avoir pour effet de protéger un marché de l'entrée de biens provenant d'un autre marché. Dans un récent rapport, on a suggéré que les taux de transport devraient être restructurés de façon qu'ils soient ajustés aux coûts de transport, afin de faciliter l'accès aux marchés canadiens et d'encourager l'afflux des matières premières dans la région et la sortie de produits finaux à l'extérieur de la région [1]. Cependant, cette suggestion comporte deux problèmes. D'abord, bien que les subventions relatives au transport de marchandises en direction de l'ouest et à l'intérieur de la province profitent généralement à la Nouvelle-Écosse, l'égalisation des coûts de transport inciterait, d'une part, des entreprises étrangères à faire concurrence en Nouvelle-Écosse et, d'autre part, des compagnies de la Nouvelle-Écosse à en faire autant ailleurs. De plus, les coûts de transport ne représentent que 3 à 4 % du coût final des biens fabriqués et vendus par les entreprises de la Nouvelle-Écosse.

Bien que tous les modes de transport (camion, train, avion et bateau) jouent un rôle dans l'économie de la Nouvelle-Écosse, l'importance de l'industrie du camionnage s'est accrue au fur et à mesure que le secteur manufacturier s'est développé et que certains services ferroviaires ont été réduits. Une récente étude sur l'expédition de marchandises par conteneurs a révélé que le camionnage constituait le principal

moyen de transport utilisé pour desservir le marché ou les origines des principaux produits, tant pour les exportations que pour les importations [2] (voir également l'appendice B, tableau II).

NOTES

[1] ATLANTIC PROVINCES ECONOMIC COUNCIL, The Atlantic Vision - 1990, Halifax, 1979.

[2] CCTM, Rapport supplémentaire aux importateurs et exportateurs de la Nouvelle-Écosse, octobre 1979.

Chapitre 2

EXAMEN DES RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

En Nouvelle-Écosse, les modalités relatives à l'exploitation de tous les véhicules automobiles sont établies dans un certain nombre de lois et règlements provinciaux (Motor Carrier Act, Motor Vehicle Act, Public Highways Act).

La contribution des transporteurs routiers au financement du réseau routier se traduit par le paiement de droits d'immatriculation et de taxes sur le carburant. Dans certaines études antérieures, on a indiqué que l'imposition de droits d'immatriculation constituait une caractéristique essentielle des réseaux de transport routier, car une utilisation inférieure au plein potentiel donnerait lieu à des coûts décroissants [1]. Compte tenu du fait que les frais fixes représentent la majeure partie des coûts totaux d'un réseau routier, il semble plus approprié d'obtenir du financement par l'imposition de droits qui, jusqu'à un certain point, n'ont aucun rapport avec l'usage.

Cependant, cette imposition de droits s'inscrit avant tout dans une tentative de déterminer la proportion de frais fixes attribuables à chaque véhicule. Cette imposition est calquée sur la "méthode gradualiste" par laquelle on calcule des investissements et autres frais fixes attribuables à chaque genre de véhicule selon le poids, la largeur, les dimensions et le nombre d'essieux.

Le tableau 1 indique la structure actuelle des droits des transporteurs routiers qui est basée sur le poids brut du véhicule.

2.1 Dimensions et poids des véhicules

L'imposition de limites aux dimensions et au poids ou à la charge des véhicules peut être assimilée à la réglementation des intrants de l'industrie. Les dimensions maximales des véhicules pouvant circuler sur les autoroutes de la Nouvelle-Écosse apparaissent ci-dessous:

	Pieds
Véhicule simple à 3 essieux (longueur)	40
Ensemble de véhicules (longueur)	65
Largeur	8½
Hauteur	13½

Tableau 1

DROITS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Tracteur routier	
- P.B.V. jusqu'à 20 000 lb	50,00 $
- P.B.V. de 20 001 à 42 000 lb	60,00 $
- P.B.V. de 42 001 à 60 000 lb	80,00 $
- P.B.V. plus de 60 000 lb	100,00 $
Camion simple	
- P.B.V. jusqu'à 8 000 lb	15,00 $
- P.B.V. de 8 001 à 12 000 lb	20,00 $
- P.B.V. plus de 12 000 lb	45,00 $
Autorisation temporaire (validité, 30 jours)	
- la moitié des droits annuels	20,00 $
Autorisation pour un voyage	20,00 $

Source: Motor Carrier Act, p. 114-115.

Signalons que ces exigences se comparent généralement à celles qui sont en vigueur dans toutes les provinces maritimes.

En Nouvelle-Écosse, un niveau de tolérance de 500 kilogrammes par essieu est généralement accepté, bien que des exceptions existent pour certaines routes [2]. Le poids total en charge maximal varie entre 13 500 et 50 000 kilogrammes, selon l'espacement des essieux, les dimensions des pneus et la configuration du véhicule, comme le tableau suivant l'indique (tableau 2). Les transporteurs qui transportent des charges voisines des charges maximales autorisées sont normalement restreints à des routes désignées.

En plus des droits imposés aux transporteurs routiers, il existe des droits progressifs qui augmentent en proportion du poids de la charge (voir l'appendice B, tableau III, pour plus de détails). Ces droits progressifs (immatriculation) sont perçus par la Motor Vehicle Branch, tandis que les droits des transporteurs routiers sont perçus par le Public Utilities Board (ci-après la Commission). Ce dernier principe est fondé sur le concept selon lequel l'utilisateur doit payer un supplément pour compenser le coût découlant de son facteur d'utilisation. Il

semble que le principe de l'échelle graduée des droits soit appliqué autant en Nouvelle-Écosse que dans les autres provinces canadiennes [3].

Tableau 2

POIDS BRUTS DES VÉHICULES SUR LES AUTOROUTES SELON L'ANNEXE "C"

Type de véhicule	Poids bruts maximaux autorisés en kilogrammes	Droits progressifs en dollars
Camion à essieu simple	13 500	356
Camion à essieu en tandem	21 500	598
Tracteur à essieu arrière simple et remorque à essieu simple	22 500	634
Tracteur à essieu simple et remorque à essieu en tandem	31 500	874
Tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu en tandem	39 500	1 078
Tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu triple	48 500	1 318
Tracteur à essieu en tandem et deux remorques à 4 essieux (total)	50 000	1 354

Source: Motor Vehicle Regulations, partie II, mars 1980.

Le contrôle des limites de poids total en charge n'a pas été très rigoureux, en raison du nombre restreint de surveillants et de postes de pesée. De plus, les transporteurs ne sont pas sans connaître les heures de fonctionnement des postes de pesée, ce qui réduit l'efficacité des contrôles.

Qui plus est, une entreprise peut obtenir un permis spécial lui permettant de dépasser les limites générales énoncées ci-dessus. Le prix payé pour ce permis spécial ne

reflète que très imparfaitement les risques de détérioration des voies associés au permis.

2.2 Assurance et sécurité

Les exigences relatives à l'assurance et aux cautionnements qui sont imposées aux transporteurs routiers faisant affaires en Nouvelle-Écosse sont énoncées dans le Motor Carrier Act ainsi que dans les règlements adoptés en vertu de la Loi. En plus des exigences stipulées dans la Loi, tous les transporteurs routiers doivent détenir une police d'assurance automobile délivrée par une compagnie autorisée à émettre cette police dans la province de Nouvelle-Écosse. Cette police doit prendre la forme approuvée par le surintendant des assurances de la province et couvrir la responsabilité des tiers à l'égard des pertes et dommages jusqu'à concurrence d'au moins 35 000 $ (à l'exclusion des intérêts et frais), et ce, pour chaque véhicule de fret utilisé [4].

La Commission a également prescrit d'autres exigences en matière d'assurance et de cautionnement à l'égard de la perte ou de l'endommagement du fret en raison d'un incendie, d'une collision, d'une tornade, d'un cyclone, d'un renversement et d'un vol [5]. Le transporteur qui s'assure lui-même peut également obtenir une exemption [6].

Toutes les conditions de transport ainsi que la responsabilité du transporteur sont énoncées dans un ensemble de règlements [7] et doivent apparaître dans tout connaissement délivré pour chaque envoi.

2.3 Taxe sur l'essence

La Nouvelle-Écosse participe à une entente réciproque relative à la taxe sur l'essence qui est en vigueur dans les provinces maritimes et qui permet d'éviter la double imposition de la taxe sur le carburant. En vertu des lois régissant les taxes sur l'essence et le carburant, en remplissant les formulaires appropriés, l'exploitant peut faire répartir la taxe lorsqu'il montre un écart important entre les provinces à l'égard de l'achat de carburant.

En Nouvelle-Écosse, la taxe provinciale sur l'essence a d'abord été affectée à un compte de voirie spécial; cependant, depuis 1965, elle est versée dans les fonds de revenus généraux de la province.

Types de carburants	1961	1969	1979
Diesel	27 ¢ le gall.	27 ¢ le gall.	6 ¢ le litre ou 27,27 ¢ le gall.
Gazoline	27 ¢ le gall.	27 ¢ le gall.	4,7 ¢ le litre ou 21,36 ¢ le gall.

Il semble que l'industrie du transport, c.-à-d. l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, a bénéficié indirectement de cette stabilité tout en améliorant l'efficacité de ses véhicules (tonnes-milles au gallon), transportant des charges supérieures et utilisant de meilleures routes. Néanmoins, les diverses études américaines et canadiennes sur l'imputation des frais d'entretien aux différents types de véhicules concluent que la taxe sur les carburants engendre des revenus supérieurs au coût variable réel des ressources de voirie [8].

2.4 Juridiction fédérale/provinciale

La législation canadienne portant sur le travail est très fragmentée, la juridiction ayant été déléguée en majeure partie aux provinces. L'application de la législation canadienne sur le travail à l'industrie du camionnage se complique du fait que: a) 40 % de l'industrie est employée par des entreprises extraprovinciales qui sont assujetties au Code canadien du travail, et b) les entreprises assujetties à la réglementation fédérale sont de plus en plus restreintes [9]. De plus, le transporteur non syndiqué intraprovincial détient un avantage considérable sur le transporteur extraprovincial (exploitant).

L'industrie du camionnage est assujettie au Code canadien du travail (normes), qui a été adopté en 1965 et dont les parties les plus pertinentes aux transporteurs routiers sont:

a) la partie III, qui traite de la durée normale du travail, du salaire, des vacances et des jours fériés; et

b) la partie IV, qui traite de la sécurité du personnel.

Ces deux parties du Code comportent des règlements pertinents: a) la partie III du Règlement du Canada sur les normes du travail traite des heures de travail, des salaires, des vacances annuelles, des congés généraux, du congé de maternité et de la cessation d'emploi et de la cessation de services collectives et individuelles, tandis que b) le Règlement sur la durée de travail des conducteurs de véhicules à moteur porte sur les normes des heures de travail applicables aux employés qui font du transport de marchandises, de passagers et de courrier par véhicule à moteur.

La partie IV du Règlement du Canada sur la durée du service des conducteurs de véhicules automobiles a trait aux heures de service des conducteurs de véhicules à moteur qui transportent des marchandises ou du courrier sur le plan interprovincial ainsi qu'aux déclarations que les transporteurs routiers doivent remplir.

Le problème qu'engendre l'application de ces règlements, notamment sur le plan des limites apportées à la durée normale, est bien connu. Pour résoudre le dilemme, on a fait appel à des commissions: Murchison en 1967, 1971 et 1972 et Gallagher en 1976.

Comme l'explique l'Association canadienne du camionnage:

> "L'un des principaux problèmes auxquels les camionneurs assujettis au Code du travail fédéral font face réside dans le fait qu'ils doivent faire concurrence, dans la majeure partie de leurs activités, à d'autres camionneurs qui sont régis par des lois provinciales. Environ 25 pour 100 de l'industrie du camionnage "pour compte d'autrui" au Canada est extraprovinciale, tandis qu'environ les 2/3 des activités de l'industrie sont poursuivies par des transporteurs extraprovinciaux assujettis à la juridiction fédérale. Cela s'explique par le fait que la plupart des gros camionneurs font du transport extraprovincial et, par conséquent, sont assujettis au Code du travail fédéral, même lorsqu'ils transportent des marchandises entre deux endroits situés à l'intérieur d'une même province."

La révision des règlements en 1971 et 1972 donna lieu à l'adoption d'un décret en octobre 1972. Comme le tableau suivant l'indique, les normes relatives à la durée de travail des employés qui font du transport de marchandises, de passagers et de courrier par véhicule à moteur sont divisées en trois (3) catégories. Malgré les heures indiquées pour toutes les trois catégories, il est possible de dépasser les heures totales.

	Par jour	Par semaine
Chauffeurs d'autobus et chauffeurs de véhicules à moteur dans la ville	9 heures	45 heures
Chauffeurs de véhicules à moteur sur l'autoroute	Pas plus de 10 heures de conduite au cours d'un relais. Pas plus de 15 heures au cours d'un relais. De plus, les chauffeurs ne peuvent demeurer en service pendant plus de 70 heures au cours de toute période de 8 jours consécutifs.	

En avril 1978, d'autres modifications ont été apportées au projet de loi C-8 (chapitre 27 des Statuts du Canada 1977-

1978) et couvraient des aspects tels que les congés et la sécurité. Bien que le projet de loi C-8 visait à améliorer le milieu de travail en général et le processus de négociation collective, l'industrie du camionnage s'est opposée avec succès à ces modifications en 1978, affirmant que les coûts augmenteraient à la suite de l'élévation des normes minimums et du fait que les syndicats tenteraient de modifier les conventions collectives en conséquence.

Il semblerait que l'Association canadienne du camionnage était donc justifiée de redouter: a) une concentration accrue dans l'industrie du camionnage, b) un déplacement progressif vers le camionnage privé, et c) une baisse de productivité du camionnage extraprovincial.

En Nouvelle-Écosse, les taux de salaires relatifs à l'industrie du camionnage "pour compte d'autrui" sont supérieurs au salaire minimum exigé par les ordonnances de salaire minimum qui, par conséquent, ne s'appliquent pas. Les employés de l'industrie du camionnage peuvent travailler plus longtemps que les travailleurs des autres industries. En Nouvelle-Écosse, les heures maximales établies pour le camionnage sont les mêmes que celles qui prévalent en vertu de la législation fédérale; depuis des années, le contrôle est confié à la Division provinciale des véhicules à moteur, mais le financement provient du gouvernement fédéral. Malheureusement, à la suite de récentes coupures dans ce domaine, l'efficacité de ces mesures d'application est sérieusement menacée.

Enfin, il convient de signaler que, bien que l'industrie du camionnage soit largement syndiquée dans l'ensemble du Canada, on ne peut en dire autant de l'industrie de la Nouvelle-Écosse et des Maritimes. De plus, contrairement à la situation qui prévaut dans l'Ouest et au centre du Canada, il n'existe pas de groupement multipatronal important de négociation dans les Maritimes.

2.5 Immatriculation des véhicules pour le transport interprovincial

D'une façon générale, la Nouvelle-Écosse accorde l'entière réciprocité, à quelques exceptions près, aux véhicules immatriculés dans les autres provinces de la région atlantique, à la condition que ces véhicules ne servent pas à des activités intraprovinciales.

La Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a récemment élaboré une entente de répartition proportionnelle sur le plan de l'immatriculation. L'entente a été approuvée par les ministres provinciaux responsables du transport et de la sécurité sur les routes lors d'une conférence tenue à Toronto en octobre 1980.

En résumé, en vertu de l'entente, les propriétaires de camions immatriculeront leurs véhicules dans leurs propres provinces et paieront une part proportionnelle des pleins droits provinciaux applicables, selon une évaluation de la distance à parcourir dans une province.

L'entente est en vigueur depuis avril 1981 dans six provinces, soit le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique et depuis avril 1982 au Québec, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve.

NOTES

[1] Z. HARITOS, Rational Road Pricing Policies in Canada, Commission canadienne des transports, Ottawa, 1973.

[2] Il s'agit des autoroutes de l'annexe "C" qui comprennent les 100 routes de la Nouvelle-Écosse et les grandes routes nationales.

[3] STATISTIQUE CANADA, Véhicules à moteur, partie I, charges fiscales et réglementation.

[4] Art. 47, Motor Carrier Regulations.

[5] Art. 48-50, Motor Carrier Regulations.

[6] Parag. 22(4) et (5), Motor Carrier Act. Celui qui s'assure lui-même maintient une solvabilité continue dans son "fonds ou sa réserve d'assurance".

[7] Art. 83, 96 et 103, Motor Carrier Regulations.

[8] Michel BOUCHER, Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage, Commission canadienne des transports, 1979, p. 7.

[9] TRANSPORTS CANADA, La concurrence et la réglementation dans l'industrie canadienne du transport: le secteur public, volume 1, p. 134.

Chapitre 3

ENTRÉE ET RÉGLEMENTATION DES TAUX

3.1 Cadre de réglementation

Au Canada, ce sont habituellement les gouvernements provinciaux qui ont contrôlé les activités des transporteurs routiers. Cependant, la question de l'ampleur de cette juridiction provinciale a longuement été débattue et finalement résolue dans l'affaire Winner, dans laquelle le Conseil privé a décidé que l'A.A.N.B. permettait au gouvernement fédéral de légiférer sur le transport extraprovincial. Par conséquent, en 1954, le gouvernement fédéral adoptait la Loi sur le transport par véhicule à moteur par laquelle il déléguait formellement aux provinces ses pouvoirs de réglementation [1]. La partie III de la Loi nationale sur les transports de 1967 permet au gouvernement fédéral d'adopter des règlements sur les entreprises extraprovinciales, mais elle n'a pas encore été sanctionnée eu égard au camionnage.

En général, les provinces ont divisé l'industrie du transport routier en deux grandes catégories de juridiction:

a) Le transport routier interprovincial: soit les activités des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont le commerce consiste à transporter des marchandises entre au moins deux provinces ou aux États-Unis.

b) Le transport routier intraprovincial: soit les activités des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont la totalité des activités se poursuit dans une seule juridiction provinciale.

Bien que la majorité des provinces ait adopté au cours des années trente des règlements visant à contrôler l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, où la confusion totale régnait, ce n'est que vers le milieu des années cinquante que la Nouvelle-Écosse a légiféré dans ce domaine.

En Nouvelle-Écosse, sous l'autorité du Motor Carrier Act (M.C.A.) et des règlements afférents, le Board of Commissionners of Public Utilities (ci-après, la Commission) administre la réglementation économique du transport rémunéré de fret par véhicule à moteur [1]. De plus, les dispositions du Public Utilities Act (P.U.A.) relatives à la pratique et à la procédure s'appliquent à la Commission, lorsque celle-ci agit en

vertu du M.C.A. [2]. Cette dernière condition s'applique également dans le cas du Motor Vehicle Act et du Public Highways Act [3].

De plus, la Commission doit exercer une surveillance générale sur les transporteurs routiers (y compris l'octroi de permis), et elle peut approuver les taux relatifs aux véhicules de transport en commun et adopter des règlements sur des questions comme le dépôt de rapports, les obligations des transporteurs et le contrôle des chauffeurs [4]. Cependant, le permis accordé par la Commission n'accorde pas à son détenteur un droit exclusif ou perpétuel [5].

La Commission se compose de sept personnes que nomme le gouverneur en conseil, dont un président et un vice-président. Les membres de la Commission sont réputés être des employés du secteur public et ne doivent avoir aucun conflit d'intérêt. Si ce n'est pas le cas, leurs postes sont déclarés vacants [6].

Avant d'examiner certains aspects du transport réglementé en Nouvelle-Écosse, il convient de signaler qu'une partie importante des marchandises sont non réglementées ou exemptées. Même si la règle générale veut que chaque "transporteur routier" qui exploite pour compte d'autrui sur une route doive obtenir un permis de la Commission [7], il existe un certain nombre d'exemptions [8]:

a) le transporteur routier qui n'a pas plus de deux camions simples à deux essieux; et

b) le transporteur routier qui transporte:

- du sable, du gravier, de la terre, des roches et du mélange pour remplissage et asphalte,

- des matériaux de construction et d'entretien des routes,

- du sel, de la pierre à chaux ou des fertilisants, en sac ou en vrac,

- du hareng frais, du poisson entier non apprêté ou des restes de poisson,

- des rondins, du bois à pâte, des copeaux de bois,

- du bois de soutènement, des poteaux, des arbres ou d'autres produits forestiers non travaillés.

De plus, la Commission a le pouvoir d'édicter des règlements permettant d'autres exemptions pour une catégorie de véhicules [9].

3.2 Réglementation

Lorsque les activités de transport ne sont pas exemptées, tous les véhicules qui transportent du fret pour le compte d'autrui sont assujettis à la réglementation économique du contrôle des entrées [10]. La Commission délivre un permis qui constitue une autorisation pour un particulier, une société ou une corporation et n'est pas assujetti à un renouvellement annuel [11]. Cependant, afin d'exploiter une entreprise de transport de fret, le transporteur doit détenir un certificat d'autorisation et une plaque d'immatriculation pour chaque véhicule utilisé sous l'autorité du permis. Il est nécessaire de renouveler chaque année le certificat et la plaque d'immatriculation délivrés par la Commission [12].

Quiconque désire fournir un service de transport de marchandises doit en faire la demande sur la formule prescrite par la Commission et donner les renseignements requis par le règlement [13]. Par la suite, le requérant fait publier un avis de sa demande dans la Gazette royale afin de permettre à des tiers touchés de contester la requête [14]. Après un délai jugé raisonnable, la Commission fixe les temps et lieu de l'audience et le requérant publie un avis de cette décision dans la Gazette royale [15]. La décision de la Commission entre en vigueur dès la délivrance du permis; cependant, le requérant doit avoir préalablement déposé un cautionnement, payé les droits d'immatriculation des véhicules et contracté une police d'assurance responsabilité automobile ainsi qu'une police d'assurance couvrant les marchandises [16].

3.3 Transport extraprovincial

Les transporteurs extraprovinciaux qui détiennent un permis de transport extraprovincial doivent fournir un certificat d'incorporation et préciser les noms et adresses des dirigeants, les noms des dix (10) principaux actionnaires et le nombre d'actions que chacun d'eux détient, conformément à une pratique établie depuis longtemps.

3.4 Contexte de réglementation et interprétation

Contrairement au contexte de réglementation qui caractérise d'autres provinces, comme la Colombie-Britannique, la responsabilité première de la Commission ne semble pas consister en la réglementation des aspects économiques de l'industrie du transport routier à l'aide de critères précis tels que:

a) un service adéquat et efficace à des taux raisonnables;

b) la sécurité sur les routes publiques; et

c) le développement de conditions économiques saines dans l'industrie du transport.

La Commission rend plutôt ses décisions en tenant compte des critères suivants:

a) la suffisance du service déjà offert par les opposants, qu'il s'agisse d'un service routier, aérien, maritime ou ferroviaire;

b) l'excédent possible de l'offre par rapport aux besoins;

c) l'effet général de l'octroi du permis sur le service du transport et sur l'intérêt public;

d) la qualité et la permanence du service proposé; et

e) l'aptitude, la volonté et la capacité dont le requérant fait montre pour assurer un service adéquat.

La Commission jouit d'une grande discrétion pour interpréter ces critères et n'est pas tenue de rendre une décision écrite ni de motiver sa décision. Si une personne désire en appeler de la décision de la Commission, elle doit demander à un juge la permission à cette fin. Cet appel sera entendu par la division d'appel de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse et portera uniquement sur une question de juridiction ou de droit [17].

En Nouvelle-Écosse, la réglementation du transport routier porte surtout sur le contrôle de l'entrée que la Commission administre. Cette dernière a le pouvoir de préciser les itinéraires et les régions des activités de transport [18] et, par le fait même, de restreindre le service qu'un transporteur titulaire d'un permis peut assurer aux modalités prescrites par le permis, la Loi et les règlements [19]. Une description complète des règlements pouvant faire l'objet de restrictions apparaît à l'appendice A [20].

Chaque transporteur de fret établit ses prix et dépose des listes de taux auprès de la Commission [21]. Cette dernière n'a aucun contrôle direct sur les taux de fret [22]; elle est avant tout un bureau de dépôt et voit à ce que les tarifs déposés soient respectés. Tout transporteur peut modifier ses taux en déposant les changements auprès de la Commission dans les 15 jours suivant leur entrée en vigueur.

Il peut parfois arriver que la Commission contrôle les taux lorsqu'elle étudie une demande de permis. Cependant, ce critère n'a qu'une faible importance, car le contrôle des entrées est fondé avant tout sur la rentabilité et la viabilité du service proposé.

En Nouvelle-Écosse, c'est avant tout par le contrôle des entrées que s'effectue la réglementation du camionnage pour compte d'autrui. Aucun transporteur ne peut avoir le monopole sur un itinéraire [23]. On met donc l'accent sur la structure de l'industrie, ce qui peut comporter autant d'inconvénients que d'avantages.

Selon le président, la Commission doit d'abord protéger les expéditeurs et les consommateurs et, en second lieu, les particuliers et les sociétés exploitant une entreprise de camionnage.

En ce qui a trait au contrôle des denrées, la Commission semble préférer la flexibilité accordée par les critères actuels pour juger une demande et on peut présumer qu'elle cherche à atteindre un certain équilibre entre les avantages prévus et les dommages ou les frais causés aux diverses parties concernées. Par conséquent, il est difficile de déterminer si les priorités susmentionnées sont vraiment respectées.

Bien que les critères a), b), d) et e) soient plus faciles à évaluer, le critère c): effet général du permis sur le service du transport et sur l'intérêt public, présente certaines difficultés.

L'intérêt public n'est pas défini et peut se comparer au critère de commodité et nécessité publiques, mais ce dernier critère est également vague. L'expression commodité et nécessité publiques donne aux organismes de réglementation la discrétion la plus absolue dans les questions de substance. Dans la cause de Union Gas c. Sydenham 1957 (SRC '85), la Cour suprême du Canada a décidé que le test de commodité et nécessité publiques était purement objectif. Selon monsieur le juge Rand:

> "...Il ne s'agit pas de déterminer une existence objective, mais bien de formuler une opinion sur ce sujet, et cette opinion est celle de la Commission seulement."

Dans une décision de 1935 citée à maintes reprises, monsieur le juge Masten, de la Cour d'appel, s'exprimait en ce sens:

> "...le tribunal administratif se distingue du fait qu'il possède une discrétion complète et absolue et n'est guidé que par ses propres idées de politique et de convenance. Par conséquent, lorsqu'il agit dans les limites de sa juridiction et qu'il observe les formalités de procédure auxquelles il est assujetti, il ne peut commettre d'erreurs sur des questions de substance, car il n'existe pas de norme pour le juger ou le corriger."

Le test de commodité et nécessité publiques est un critère subjectif (et, par conséquent, pratiquement impossible à définir) qui permet aux organismes de réglementation d'exercer une discrétion absolue.

Pour déterminer l'intérêt public, on tiendra habituellement compte des facteurs suivants:

a) les niveaux de service actuels par rapport aux niveaux de services projetés, du point de vue des expéditeurs;

b) le caractère unique du sevice proposé; et

c) un changement de structure qui, si avantageux soit-il à court terme pour les expéditeurs et les consommateurs, est susceptible de nuire à long terme à ces groupes tout en permettant à l'industrie d'accroître ses profits.

Le tableau 3 illustre certaines grandes catégories qui déterminent le genre de permis délivré. La Commission établit une distinction entre les permis de fret généraux et les permis de fret restreints; cependant, un transporteur peut être titulaire de plusieurs permis différents.

Si la Commission reçoit une demande écrite d'audience publique dans les dix jours suivant la publication de l'avis dans deux numéros consécutifs de la Gazette royale par un requérant, la Commission doit tenir cette audience. L'audience revêt un caractère formel et les procédures qui s'y greffent sont de nature contientieuses. Toutes les audiences sont publiques et aucune n'est tenue en référé.

Comme la question des taux n'est pas au centre du débat, la principale question soulevée est dans la qualité du service. Les transporteurs qui détiennent un permis à l'égard d'un itinéraire déterminé s'opposeront farouchement à l'apparition d'un nouveau concurrent, tout en affirmant que le service requis est déjà adéquatement assuré. D'autre part, le requérant présentera vraisemblablement des témoins qui déclareront que le service pour lequel le permis est demandé est nécessaire.

En raison de la nature des procédures et de l'augmentation du nombre d'objections, le coût direct des audiences a augmenté pour les deux parties. Bien que la Commission ait le pouvoir d'accepter toute preuve écrite à l'appui d'une demande, elle y accorde peu d'importance, parce que ce genre de preuve ne renseigne pas suffisamment sur la fréquence d'utilisation du service, le volume d'utilisation et la qualité du service disponible (concurrence). Néanmoins, si l'on doit présenter une preuve écrite, il est préférable de remettre une déclaration assermentée.

Tableau 3

PRINCIPALES CATÉGORIES: GENRES DE PERMIS DÉLIVRÉS

Catégories

1) Camionnage général
2) Camionnage restreint (y compris le transport sous contrat et le transport spécial)

Services

1) Local (à l'intérieur des limites prescrites et d'un rayon de 25 milles)
2) Itinéraire (rayon de 5 milles, région non locale)

Fréquence

1) Service régulier (selon des intervalles fixes que la Commission détermine)
2) Service irrégulier (heures, jours, semaines et intervalles non déterminés)

Services spéciaux

a) Meubles
b) Remorquage
c) Véhicules blindés
d) Lait et crème
e) Température contrôlée
f) Camion-citerne
g) Fardier
h) Autres (équipement spécial)

Source: Motor Carrier Act.

Cependant, de toute évidence, la Commission préfère nettement la comparution de témoins. C'est pourquoi le nombre de témoins présentés par les deux parties a augmenté sensiblement au cours des dernières années. De plus, bien qu'ils ne soient pas tenus de le faire, la plupart des requérants et des opposants sont représentés par un conseiller juridique lors de l'audience. La question des coûts fera l'objet de commentaires additionnels dans une section traitant des répercussions de la réglementation.

Le tableau 4 donne une répartition statistique des décisions rendues par la Commission à l'égard des transporteurs de fret de 1975 à 1979. Le tableau indique que:

1) Le nombre total de nouvelles demandes et de demandes de modifications a peu varié, sur le plan intraprovincial et extraprovincial, de 1975 à 1979, les totaux s'élevant respectivement à 249 et 243 pour les années 1975 et 1979.

Tableau 4

DÉCISIONS PRISES PAR LA COMMISSION
RELATIVEMENT AUX PERMIS, 1975-1979
(fret)

Nombre de nouvelles demandes	1975	1976	1977	1978	1979
Transporteur routier[a]	48	51	26	44	57
Extraprovincial[b]	66	52	53	59	68
Nombre de demandes de modification					
Transporteur routier	68	56	69	64	50
Extraprovincial	67	77	86	76	68
Nombre de demandes de transfert					
Transporteur routier	12	13	22	24	29
Extraprovincial	23	16	21	38	30
Nombre de demandes refusées					
Transporteur routier	10	25	16	5	11
Extraprovincial	9	18	9	13	13
Nombre de permis suspendus					
Transporteur routier	6	11	7	12	5
Extraprovincial	15	15	19	20	9
Nombre de permis annulés					
Transporteur routier	29	44	31	21	8
Extraprovincial	51	40	34	22	19
Nombre de permis en vigueur					
Transporteur routier	477	443	455	462	479
Extraprovincial	601	618	632	657	680
Nombre de véhicules autorisés					
Transporteur routier	2 378	2 446	2 559	2 723	2 873
Extraprovincial	3 479	3 636	3 825	4 087	4 352
Certificats d'autorisation temporaire					
Transporteur routier	23	41	48	25	45
Extraprovincial	49	54	50	47	50
Nombre de nouveaux permis délivrés					
Transporteur routier	27	28	28	22	32
Extraprovincial	33	43	40	47	48

[a] Intraprovincial.
[b] À l'extérieur de la province.

Sources: Rapports annuels, Division des transporteurs routiers, Commission des entreprises de services publics; correspondance personnelle.

2) Le nombre de demandes de transfert augmente, notamment au niveau intraprovincial.

3) La proportion des demandes renvoyées ou refusées par rapport au nombre total de demandes est très faible: elle s'élève à 10,7 % en moyenne pendant la période de 1975 à 1979, la proportion la plus faible étant de 7,4 % en 1978 et la plus forte étant de 18,2 % en 1976. De plus, le nombre de permis annulés a sensiblement diminué. À cet égard, en ce qui a trait aux permis intraprovinciaux, le nombre de permis annulés a chuté de 29 en 1975 à 8 en 1979 tandis que, en ce qui a trait aux permis extraprovinciaux, le nombre d'annulations est passé de 51 en 1975 à 19 en 1979, ce qui représente une baisse beaucoup plus importante.

4) Le nombre de permis en vigueur n'a pas changé de façon significative pour les transporteurs intraprovinciaux; cependant, dans le cas des transporteurs extraprovinciaux, le nombre est passé de 601 en 1975 à 680 en 1979, ce qui représente une augmentation de 13 %.

5) En ce qui a trait aux nouveaux permis délivrés au niveau intraprovincial, l'augmentation a été marginale, tandis que, sur le plan extraprovincial, on a enregistré une augmentation d'environ 50 %.

3.5 Réglementation des taux

De toute évidence, la méthode d'établissement des taux revêt une importance capitale pour le public expéditeur et pour les transporteurs qui assurent les services du transport. Il est bien reconnu que les taux exigés pour les services de transport sont inclus en dernier ressort dans les prix des marchandises (que ce soit à l'étape de la consommation finale ou au niveau intermédiaire) et peuvent toucher la viabilité économique des industries et, par voie de conséquence, les possibilités d'emploi dans divers milieux.

Au Canada, le bureau de tarifs des camionneurs est l'instrument clé dans l'établissement des prix du transport des transporteurs routiers. Il existe sept (7) grands bureaux de tarifs canadiens qui ont chacun leur propre structure sur le plan légal et réglementaire. La Nouvelle-Écosse ne possède pas un bureau de tarifs indépendant, mais relève de l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau, qui se trouve à St. John (Nouveau-Brunswick). Ouvert depuis six ans seulement, il s'agit du bureau le plus récent. Le bureau a) est une organisation sans but lucratif appartenant à ses membres, b) se compose de 14 membres, et c) publie cinq tarifs qui s'appliquent à la région et entre la région atlantique et l'Ontario (voir le tableau 5).

Tableau 5

LISTE DES TARIFS

Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau, Ltd.

N° tarif	Description	Territoire	Transporteurs participants
6 000	Fret de tous genres, classes et espèces	Entre des localités des provinces de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard	Day & Ross Ltd. Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.
7 000	Fret de tous genres et espèces	Entre des localités situées dans la province de Terre-Neuve	Day & Ross (Nfld.) Ltd. Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd. Newfoundland Transport Ltd. Southern Freight Services Ltd.
8 000	Fret de tous genres, classes et espèces	Entre des localités de l'Ontario et de Terre-Neuve	Day & Ross Ltd. Speedway Express Ltd.
8 020	Tarif des espèces exclues	Entre des localités de Terre-Neuve et des États-Unis	Day & Ross Ltd. Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.
C.P.T.2	Tarif d'espèces en vrac	Entre des localités du Nouveau-Brunswick	M & D Transfer Ltd. Smith Transport - C.P. Transport G.M. Armour & Son Ltd.
4 000	Fret de tous genres, classes et espèces	Entre des localités de l'Ontario et des provinces atlantiques	D'Anjou Transport Inc. Day & Ross Ltd. Jumbo Motor Express Ltd. Midland Transport Ltée Smith Transport - C.P. Transport Speedway Express Ltd.
5 000	Fret de tous genres, espèces et tarif de comptes désignés	Entre toutes les localités des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard	G.M. Armour & Son Ltd. Atlantic Transport Inc. Day & Ross Ltd. Diamonds Transfer Ltd. Drurys Transfer Ltd. Elroy's Transport Ltd. Howards Transfer Ltd. Humphrey's Transfer Ltd. I. & H. Transfer Ltd. M & D Transfer Ltd. Keith MacKinnon Transport McKay's Transport Ltd. Midland Transport Ltée Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd. Smith Transport - C.P. Transport Speedway Express Ltd. Thompson's Transfer Co. Ltd.
		Bureau des tarifs du Québec inc.	
120A	Taux de classes et d'espèces	Entre le Québec et les provinces atlantiques	Day & Ross Ltd. D'Anjou Transport Inc. Smith Transport - C.P. Transport Midland Transport Ltée Speedway Express Ltd. Cabano Transport Transport Letarte

Il existe beaucoup de transporteurs qui font affaires dans la région atlantique canadienne sans être membres du bureau de tarif. Ainsi, chez les transporteurs de fret général qui font affaires entre l'Ontario et la région atlantique canadienne, Maritime-Ontario est le principal transporteur qui n'est pas membre du bureau de tarifs. Certains transporteurs sous contrat ainsi que certains transporteurs spécialisés, comme Provost, ne sont pas membres non plus. De plus, la plupart des petites entreprises intraprovinciales ne sont pas membres. En ce qui a trait à l'importance du bureau par rapport aux autres bureaux de tarifs, le Bureau des tarifs du Québec a un tarif qui est appliqué entre le Québec et les provinces de l'Atlantique.

Les activités de l'Atlantic Provinces Tariff Bureau ne sont pas aussi formelles que celles des autres bureaux. Si un changement projeté est à l'étude, le bureau avisera, sur une base non formelle, les expéditeurs, la Ligue canadienne du trafic industriel et la Commission de transport des provinces de l'Atlantique. Bien que les transporteurs doivent s'entendre sur une augmentation générale, les taux applicables aux marchandises sont évalués sur une base individuelle. Même si les tarifs sont déposés indépendamment auprès du bureau des tarifs des provinces de l'Atlantique, les taux ne sont pas établis collectivement comme cela se fait dans d'autres juridictions. De plus, il n'existe pas de moyen d'application efficace et un minimum de persuasion est exercé sur le transporteur. Néanmoins, il faut se rappeler que le trafic de Maritime-Ontario, qui constitue un élément important de l'industrie du camionnage, n'est pas membre du bureau et rivalise fortement avec les transporteurs régionaux.

Le processus applicable à la modification des taux [24] est relativement simple: les transporteurs donnent au bureau un avis écrit du changement désiré et le bureau, à son tour, informe les autres transporteurs et détermine le nombre de transporteurs qui désirent participer au nouveau tarif qui, par la suite, est déposé. Les membres ont le choix de participer ou de ne pas participer au nouveau tarif déposé.

En ce qui a trait à la possibilité de violations systématiques de taux, le bureau n'a pas connu trop de problèmes dans ce domaine jusqu'à maintenant, grâce aux subventions applicables dans la région atlantique, car si le transporteur devait exiger un taux inférieur au taux publié, il perdrait son droit aux subventions.

NOTES

[1] Art. 1, Motor Carrier Act.

[2] Art. 26, Motor Carrier Act.

[3] Art. 3, Motor Carrier Act.

[4] Les règlements sont assujettis à l'approbation du gouverneur en conseil, art. 24c), Motor Carrier Act.

[5] Art. 8(1), Motor Carrier Act.

[6] Art. 3(1) et art. 6, Public Utilities Act.

[7] Art. 6, Motor Carrier Act.

[8] Art. 2, Motor Carrier Act.

[9] Art. 24c) (iii), Motor Carrier Act.

[10] Art. 6(2), Motor Carrier Act et art. 25, Motor Carrier Regulations.

[11] C'est en partie pour cette raison que la Commission fait face à un problème de taille: celui de ne pouvoir étudier en profondeur les changements qui semblent se produire dans la structure de l'industrie sur le plan du pouvoir du marché.

[12] Art. 27, 32 et 33, Motor Carrier Regulations.

[13] La demande doit comprendre des renseignements sur le service proposé, comme les itinéraires, la spécialité du service, la fréquence, la longueur du trajet, les horaires, les taux, l'équipement et les contrats de service. Aucun restriction n'est imposée quant à la nature et à la substance d'une demande. Art. 2, Motor Carrier Regulations.

[14] En vertu de l'article 7 du Motor Carrier Act et des articles 105 et 106 du Motor Carrier Regulations, la Commission est autorisée à délivrer un permis temporaire qui ne requiert aucune audience ni procédure.

[15] Art. 10, Motor Carrier Act.

[16] Art. 22, Motor Carrier Act et art. 16, Motor Carrier Regulations.

[17] Art. 26, Motor Carrier Act et art. 97, Public Utilities Act.

[18] Art. 13 et 24a), c) (vi) (vii) (ix), (d), Motor Carrier Act.

[19] Art. 23 et 24, Motor Carrier Regulations.

[20] Art. 19, 20, 21, 22, 35, 36, 37, 38, 39 et 40, Motor Carrier Regulations.

[21] Art. 20(2), Motor Carrier Act et 18(2), Motor Carrier Regulations.

[22] Art. 24b), Motor Carrier Act. Il convient de signaler que la Commission a le pouvoir de fixer les taux pour le transport des passagers et des bagages et de messagerie par autobus.

[23] Les véhicules blindés constituent une exception à ce critère.

[24] Les taux peuvent être modifiés comme suit: a) il peut s'agir d'une partie entière d'un tarif (dans ce cas, le bureau remet un supplément général à tous les membres); et b) il peut s'agir d'une modification partielle, c'est-à-dire applicable à une marchandise ou un bien précis. Dans ce dernier cas (fret restreint), les transporteurs doivent respecter des délais et se rencontrer à toutes les 6 ou 8 semaines pour étudier les tarifs de cette nature. Lorsque les transporteurs en sont arrivés à une décision sur leur participation éventuelle, le bureau dépose ces taux qui font partie du tarif existant.

Chapitre 4

APPLICATION DES RÈGLEMENTS

4.1 Permis

Bien que le titulaire d'un permis ne possède pas de droits perpétuels, il n'est pas tenu de faire une demande de renouvellement chaque année. Cependant, il doit obtenir tous les ans un certificat d'autorisation et une plaque d'immatriculation qui expire le 30 avril [1]. Le permis se renouvelle automatiquement lors du paiement des droits, si les exigences en matière d'assurance sont satisfaites. Lorsqu'un permis a été octroyé, le titulaire doit assurer le service à l'égard duquel il détient le permis dans un délai de 60 jours, faute de quoi la Commission peut annuler le permis sans audience [2]. Cependant, la Commission n'a pas appliqué à la lettre ce délai de 60 jours dont le but consiste davantage à prévenir l'existence d'autorisations non utilisées.

4.2 Généralités

Sur le plan de l'application, la Commission jouit d'une large discrétion: elle peut modifier, suspendre ou annuler pour cause tout permis suivant une audience [3]. Cependant, l'article de la Loi qui accorde ce pouvoir à la Commission ne précise pas les motifs sur lesquels la Commission peut se fonder pour justifier une suspension ou une modification et les décisions rendues dans ce domaine doivent être prises judicieusement. L'annulation "pour cause" aura lieu lorsqu'il est démontré que les conditions ont changé au point où, si les circonstances courantes avaient prévalu lors de la demande de permis, celle-ci aurait été refusée.

De plus, toute violation de la Loi, des règlements, des ordonnances ou des tarifs constitue un motif suffisant et la Commission a le pouvoir, en vertu de l'article 19 du M.C.A., d'annuler ou de suspendre un permis. Même si la Commission est autorisée à suspendre ou révoquer un permis lorsqu'une entreprise ne remplit pas les conditions prescrites dans l'autorisation, elle a rarement exercé ce pouvoir; de fait, un seul cas semble avoir été signalé et cette sanction a été imposée au cours des trois dernières années.

Bien que la majeure partie des activités de la Commission se rapportent aux modalités d'accès à l'industrie (demande de permis), l'abandon ou l'arrêt d'un service, en tout ou en partie, ne peut se faire qu'après la tenue d'une audience

au cours de laquelle on doit "démontrer la raison" de l'action. Si la demande d'annulation ou d'arrêt est acceptée, le permis sera modifié ou annulé [4].

4.3 Taux

Bien que chaque transporteur de fret établisse ses taux en déposant des listes de taux auprès de la Commission [5], celle-ci n'a pas de contrôle direct sur les taux de fret (qu'il s'agisse des taux exacts, minimaux ou maximaux) pour le transport de fret par véhicule à moteur, contrairement à ce qui se passe pour le transport de passagers et de bagages et de messagerie par autobus. De fait, pour l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, la Commission est avant tout un bureau de dépôt dont le rôle consiste à assurer le respect des taux déposés.

4.4 Administration

En Nouvelle-Écosse, l'application du Motor Carrier Act s'effectue par neuf inspecteurs sous l'administration du directeur [7] de la Commission. Cela exclut les membres de la G.R.C. qui sont également "inspecteurs" et sont habilités à appliquer la loi. Sept des neuf inspecteurs sont mobiles et postés à divers endroits de la Nouvelle-Écosse: Antigonish, New Glasgow, Cap Breton, Truro et Halifax. Deux inspecteurs sont postés en permanence à Amherst. Les inspecteurs mobiles utilisent leurs propres véhicules non identifiés et peuvent vérifier tout véhicule de transport afin de prévenir les contraventions possibles au Motor Carrier Act.

Lorsqu'un inspecteur découvre qu'une infraction à la Loi a été commise, il remet une déclaration écrite au directeur des véhicules à moteur. Ce dernier rédige ensuite un rapport complet et détaillé qu'il remet à la Commission. Par la suite, le rapport est transmis au Procureur général; si ce dernier décide d'intenter des poursuites, on nomme un avocat et on entame les procédures judiciaires nécessaires.

Bien qu'il existe des données sur le nombre total d'inspections effectuées, il est impossible de déterminer le nombre de violations, de déclarations de culpabilité et d'amendes payées. Cependant, le montant qu'il en coûte pour poursuivre le contrevenant (c'est-à-dire ce qu'il en coûte au contribuable) est astronomique et représente parfois le triple ou le quadruple de l'amende imposée [8]. Par conséquent, comme les amendes imposées sont relativement peu élevées, les violations aux règlements établis en vertu de la Loi se poursuivent.

Le Motor Carrier Act a souvent été décrit comme une arme inoffensive dont l'utilisation n'est pas assez stricte pour avoir un effet dissuasif. Les inspecteurs deviennent frustrés, car ils ne cessent de signaler des infractions répétées. La

Commission étudie des recommandations ayant pour effet d'augmenter le montant des amendes et d'en accélérer le paiement. Ces changements incluent diverses infractions dont les amendes doivent être versées immédiatement, sauf si elles sont contestées.

NOTES

[1] Art. 6(2), Motor Carrier Act et art. 32 et 33, Motor Carrier Regulations.

[2] Art. 15a), Motor Carrier Act.

[3] Art. 16, Motor Carrier Act.

[4] Art. 31, Motor Carrier Act.

[5] Art. 20(2), Motor Carrier Act et 18(2), Motor Carrier Regulations.

[6] Art. 24b), Motor Carrier Act.

[7] Art. 31 et 32, Motor Carrier Act.

[8] Art. 33, Motor Carrier Act. Tout transporteur routier qui contrevient ou fait défaut de se conformer à une disposition de la présente loi ou à une ordonnance, une décision, une règle ou un règlement adopté en vertu de la présente loi, ou qui demande, perçoit ou reçoit une indemnité pour un service qu'il assure et qui est différent du service indiqué et décrit dans la liste de taux, prix ou frais fixée et approuvée par la Commission ou déposée auprès de la Commission, selon le cas, à l'égard des services assurés par ce transporteur routier, ou qui fait défaut de se conformer à une modalité de son permis est coupable d'une infraction et passible d'une amende d'au plus cent dollars pour la première infraction, d'une amende d'au plus deux cents dollars pour la deuxième infraction et d'une amende d'au plus cinq cents dollars pour la troisième infraction ou toute infraction subséquente et, en cas de défaut de paiement, d'une peine d'au plus soixante jours de prison ou de l'une et l'autre peine.

Chapitre 5

ANALYSE DU FLUX DES MARCHANDISES

5.1 Analyse de l'origine et de la destination ainsi que du flux des marchandises

Les enquêtes de 1976 et de 1979 sur l'origine et la destination du trafic par camion dans les provinces atlantiques ont été les sources de données utilisées pour évaluer le flux de diverses classes de marchandises ainsi que leurs origines et leurs destinations en Nouvelle-Écosse et l'aspect général du camionnage dans cette province.

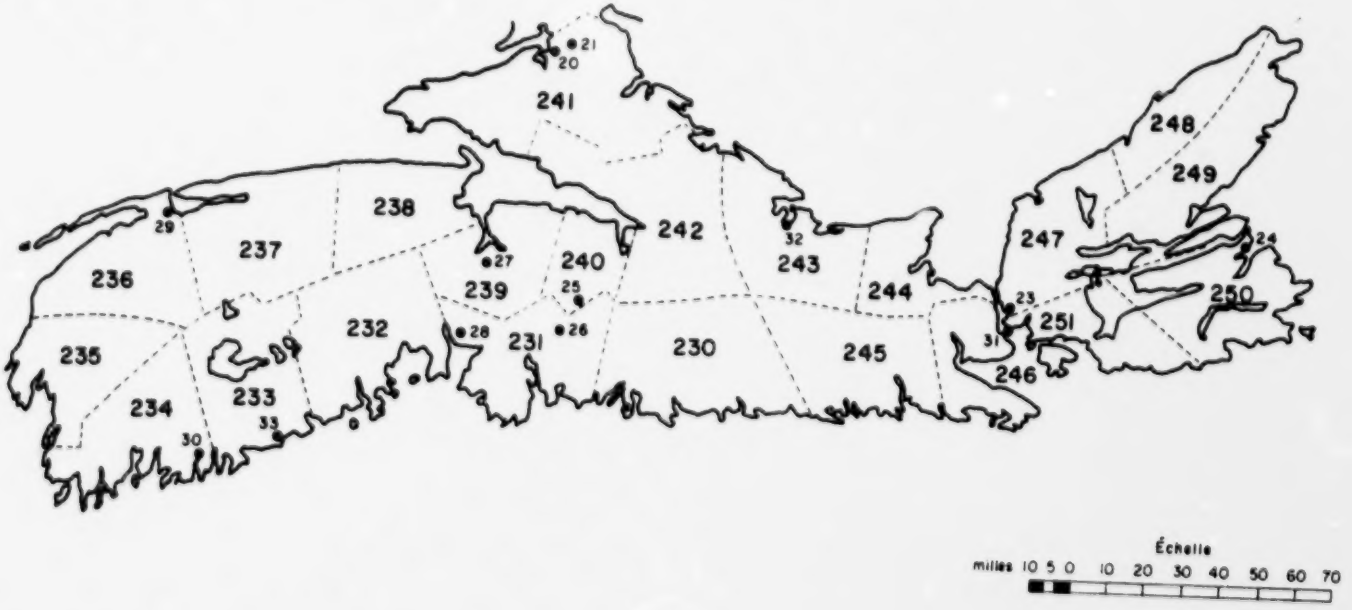
L'étude de 1976 visait à établir une base d'information sur le camionnage afin de mettre en oeuvre un plan d'amélioration des autoroutes et de mieux comprendre divers aspects de l'industrie du camionnage dans la région. L'enquête, qui s'est étendue sur une période d'une semaine, a permis la cueillette de données sur le mouvement des camions depuis leur provenance jusqu'à leur destination ainsi que sur la fréquence, le volume et le genre de marchandises transportées en provenance et à destination des provinces de l'Atlantique.

Bien que cette enquête donne une bonne représentation du transport par camion dans la région, elle présente plusieurs lacunes. Ainsi, a) les données ne tiennent pas compte des variations saisonnières dans l'activité du camionnage; b) la classification des marchandises est extrêmement globale; et c) seuls les points d'entrée ou de sortie de la région ont été pris en considération. Au cours de l'enquête de 1979, qui a servi à compléter celle de 1976, la classification des marchandises a été plus précise et les origines et destinations externes du trafic ont été enregistrées.

Dans le cadre de l'enquête de 1976, la Nouvelle-Écosse a été divisée en vingt-deux zones. Pour les fins de cette étude, ces zones ont été groupées en sept régions en réunissant les zones qui se trouvaient dans le même territoire de la province et dont les caractéristiques socio-économiques étaient similaires. La figure 5.1 illustre les zones initiales et les regroupements. Les noms des zones et les noms des régions correspondantes figurent au tableau 6. La figure 5.1 montre également l'emplacement des postes d'enquête et le tableau 7 comporte une liste de ces emplacements. Le nombre annuel de voyages par camion provenant de la Nouvelle-Écosse a ensuite été calculé d'après les régions nouvellement créées et apparaît au tableau 8.

Figure 5.1

ZONES ET POSTES D'ENQUÊTE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE



Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976.

En ce qui a trait à la provenance des voyages, la région de Halifax-Dartmouth vient en tête de liste avec 30,2 % du total et est suivie de la région du Nord de la Nouvelle-Écosse (18,2 %), de la région du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse (15,6 %), du Cap-Breton (13,4 %) et de la région Annapolis Valley-Hants (11,5 %). Dans les autres régions, le nombre total de voyages en provenance de la Nouvelle-Écosse n'excédait pas 10 % du total.

Tableau 6

RÉGIONS ET ZONES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Région	Numéro de zone	Zone
Halifax-Dartmouth	231	Halifax
Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	232	Bridgewater
	233	Liverpool
	234	Shelburne
	235	Yarmouth
	236	Digby
Annapolis Valley-Hants	237	Middleton
	238	Kentville
	239	Windsor
Nord de la Nouvelle-Écosse	240	Truro
	241	Amherst
	242	Tatamagouche
Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	243	New Glasgow
	244	Antigonish
Côte Est	230	Musquodoboit
	245	Sherbrooke
	246	Guysborough
Cap-Breton	247	Inverness
	248	Cheticamp
	249	Ingonish
	250	Sydney
	251	St. Peter's
Nouvelle-Écosse	299	Nouvelle-Écosse

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques de 1976.

Quant à la destination des voyages en provenance de la Nouvelle-Écosse, la région de Halifax-Dartmouth vient au premier rang avec 24,2 % du nombre total et est suivie de la région du Sud-Ouest (14,9 %), du Cap-Breton (11,4 %), du Nord de la Nouvelle-Écosse (10,9 %) et du Nouveau-Brunswick (10,8 %). Ce sont les seules régions ou destinations où la proportion de voyages par camion provenant de la Nouvelle-Écosse a excédé 10 % du nombre total.

Tableau 7

EMPLACEMENTS DES POSTES D'ENQUÊTE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Numéro de poste	Nom
20	Amherst (pesée - Est)
21	Amherst (pesée - Ouest)
23	Port Hastings (route de Canso)
24	Sydney (North Sydney - traversier de Terre-Neuve)
25	Enfield (pesée)
26	Waverley (pesée)
27	Windsor
28	Hubbards
29	Digby
30	Sable River
31	Point Tupper (papeterie)
32	Trenton (Abercrombie - Scott Paper)
33	Liverpool (papeterie)

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques de 1976.

Les niveaux des activités de camionnage enregistrés aux différents postes d'enquête à l'égard de chaque groupe de marchandises semblent bien refléter les forces économiques de chaque région où se trouvent les postes d'enquête. Le tableau 9

Tableau 8

VOYAGES ANNUELS PAR CAMION EN PROVENANCE DES RÉGIONS DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, 1976

Origine	Destination				
	Nord de la Nouvelle-Écosse	Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	Côte Est	Total par rangée	%
Halifax-Dartmouth	69 311	13 048	3 530	302 310	30,2
Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	10 783	10 189	1 063	155 772	15,6
Annapolis Valley-Hants	12 308	2 789	3 106	114 553	11,5
Nord de la Nouvelle-Écosse	3 453	646	351	181 463	18,2
Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	367	178	160	74 580	7,5
Côte Est	96	104	0	31 893	3,2
Cap-Breton	12 248	19 530	14 992	134 029	13,4
Nouvelle-Écosse	49	256	54	5 079	0,5
Total par colonne	108 615	46 740	23 256	999 679	
%	10,9	4,7	2,3		100,0

Origine	Destination				
	Halifax-Dartmouth	Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	Annapolis Valley-Hants	Total par rangée	%
Halifax-Dartmouth	52 805	44 735	50 374	302 310	30,2
Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	37 437	67 536	11 971	155 772	15,6
Annapolis Valley-Hants	42 701	14 354	18 687	114 553	11,5
Nord de la Nouvelle-Écosse	72 904	9 180	5 699	181 463	18,2
Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	13 425	6 700	1 141	74 580	7,5
Côte Est	1 935	1 195	2 084	31 893	3,2
Cap-Breton	21 012	4 808	3 421	134 029	13,4
Nouvelle-Écosse	53	193	50	5 079	0,5
Total par colonne	242 272	148 701	93 427	999 679	
%	24,2	14,9	9,3		100,0

Origine	Destination				
	Cap-Breton	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Total par rangée	%
Halifax-Dartmouth	16 537	241	29 693	302 310	30,2
Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	4 503	194	5 902	155 772	15,6
Annapolis Valley-Hants	5 202	50	6 048	114 553	11,5
Nord de la Nouvelle-Écosse	15 852	0	48 577	181 463	18,2
Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	22 057	0	6 461	74 580	7,5
Côte Est	21 350	0	264	31 893	3,2
Cap-Breton	28 035	384	10 621	134 029	13,4
Nouvelle-Écosse	274	0	789	5 079	0,5
Total par colonne	113 813	869	108 355	999 679	
%	11,4	0,1	10,8		100,0

Origine	Destination				
	Île-du-Prince-Édouard	Terre-Neuve	Points d'entrée	Total par rangée	%
Halifax-Dartmouth	7 578	8 165	6 303	302 310	30,2
Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse	1 163	2 749	2 282	155 772	15,6
Annapolis Valley-Hants	3 679	3 618	2 008	114 553	11,5
Nord de la Nouvelle-Écosse	6 627	13 453	4 721	181 463	18,2
Nord-Est de la Nouvelle-Écosse	9 275	13 164	1 652	74 580	7,5
Côte Est	399	4 135	331	31 893	3,2
Cap-Breton	1 837	14 600	2 541	134 029	13,4
Nouvelle-Écosse	0	1 285	2 076	5 079	0,5
Total par colonne	30 548	61 169	21 914	999 679	
%	3,1	6,1	2,2		100,0

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques, 1976.

illustre la proportion de chaque classe de marchandises qui serait enregistrée annuellement, selon l'échantillon de l'enquête. La proportion la plus élevée de voyages par camion transportant des produits agricoles a été enregistrée aux postes d'enquête de Windsor et Enfield. Quant aux produits forestiers, les postes de Trenton, Point Tupper, Port Hastings et Liverpool se sont révélés les plus importants. Les seuls postes où l'on a enregistré une quantité importante de produits de la mer transportés par camion sont ceux de Sable River, Port Hastings, Hubbards et Digby. Les postes de Waverley, Enfield, Port Hastings et Windsor se sont révélés les plus importants en ce qui a trait au volume de minéraux. Quant aux produits manufacturés, les activités de camionnage étaient concentrées aux postes d'enquête de Waverley, Port Hastings et Windsor. En additionnant les pourcentages des stations de Amherst East et Amherst North, on s'aperçoit également que le transport par camion de produits manufacturés a été très important à ces deux postes. On a également noté que des volumes importants de produits mixtes ou autres étaient transportés par camion dans ces deux derniers postes ainsi que ceux de Windsor, Waverley, Hubbards et Endfield. Si l'on en juge par le niveau des activités de camionnage enregistré à chaque poste d'enquête pour chaque classe de marchandises, les résultats du tableau 9 semblent confirmer que ce niveau reflète les principales activités économiques des diverses régions.

Parmi les différents genres de véhicules utilisés dans l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse, les camions simples et les semi-remorques sont de loin les plus importants. Pour chaque classe de marchandises, plus de 98 % des camions étaient des camions simples ou des semi-remorques; il en est de même des véhicules faisant des parcours à vide. Le genre de véhicules utilisés variait sensiblement selon la classe de marchandises transportées. Pour le transport de produits agricoles, de produits de la mer ainsi que de marchandises mixtes et autres, les camions simples ont constitué le principal véhicule utilisé et les voyages effectués par ce genre de véhicules représentent respectivement 76,4 %, 68,6 % et 54,7 % du nombre total de voyages par camion transportant ce genre de marchandises. Pour ces mêmes catégories de marchandises, la proportion de voyages effectués par semi-remorques s'élève respectivement à 23,1 %, 31,1 % et 44,1 %. En revanche, pour transporter les produits forestiers, les produits manufacturés et les minéraux, on a davantage utilisé les semi-remorques qui représentaient respectivement 64,5 %, 58,7 % et 54,9 % du nombre total de voyages par camion transportant ces produits, tandis que les voyages effectués par camion simples constituaient respectivement 34,9 %, 40,8 % et 44,3 % du nombre total de voyages par camion transportant ces marchandises. Le tableau 10 illustre la proportion de chacune des classes de marchandises transportées par les différents genres de véhicules.

Tableau 9

PROPORTIONS DES TYPES DE MARCHANDISES ENREGISTRÉES PAR POSTE D'ENQUÊTE, 1976

	À vide (%)	Produits agricoles (%)	Produits forestiers (%)	Produits de la mer (%)	Minéraux (%)	Produits manufacturés (%)	Produits mixtes ou autres (%)
Amherst E.	5,8	7,0	0,0	3,0	1,6	9,6	13,3
Amherst N.	9,3	9,6	0,3	4,9	3,6	7,2	6,3
Port Hastings	10,2	8,4	12,2	19,1	14,1	16,6	2,3
Sydney	0,0	0,4	0,0	0,7	0,0	0,3	0,3
Enfield	17,2	17,5	1,9	3,7	26,3	8,5	11,4
Waverley	13,3	3,3	1,5	3,3	32,5	28,6	16,3
Windsor	23,0	40,5	0,9	5,2	11,5	14,7	17,3
Hubbards	13,0	1,9	2,9	17,4	4,9	7,4	13,6
Digby	4,9	6,1	1,4	13,1	4,2	5,7	13,7
Sable River	2,9	5,4	0,4	29,2	1,3	1,3	5,6
Point Tupper	0,2	0,0	29,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Trenton	0,1	0,0	39,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Liverpool	0,0	0,0	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques, 1976.

Tableau 10

RÉPARTITION DES TYPES DE MARCHANDISES PAR GENRE DE VÉHICULE, 1976

Marchandises	Genre de véhicule				
	Camion simple	Semi-remorque	Remorque	Double semi	Train remorque
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
À vide	46,7	52,6	0,5	0,1	0,0
Produits agricoles	76,4	23,1	0,2	0,2	0,0
Produits forestiers	34,9	64,5	0,6	0,0	0,0
Produits de la mer	68,6	31,1	0,3	0,0	0,0
Minéraux	44,3	54,9	0,8	0,0	0,0
Produits manufacturés	40,8	58,7	0,5	0,1	0,0
Mixtes ou autres	54,7	44,1	1,0	0,1	0,1

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques, 1976.

On a également relevé des différences appréciables dans le genre de transporteurs utilisés selon les classes de marchandises. Dans l'étude de 1976, on a relevé quatre genres de transporteurs. En règle générale, si les marchandises transportées appartenaient au propriétaire ou au locataire du véhicule, ce dernier était considéré comme un transporteur privé. Si les marchandises n'appartenaient pas au propriétaire ou au locataire, le transporteur était considéré comme un transporteur public. Tout véhicule transportant des produits forestiers comme du bois à pâte, des rondins, des copeaux de bois, etc., a été classé dans la catégorie des transporteurs de produits forestiers bruts (indépendamment du fait qu'il était un transporteur public ou privé). Tout véhicule muni d'une partie basculante, y compris les véhicules transportant du gravier, du remplissage, de la terre arable, de l'aggrégat, de l'asphalte, de la chaux, etc., était considéré comme un camion à benne basculante. Quelques véhicules n'ont pu être classé dans aucune de ces catégories.

Le tableau 11 indique la proportion de chacune des classes de marchandises transportées par les différents genres de transporteurs. Comme on pouvait s'y attendre, les transporteurs de produits forestiers bruts ont transporté 96,0 % des marchandises appartenant à la classe des produits forestiers. Les camions à benne basculante ont transporté 55,3 % des marchandises appartenant à la classe des minéraux, les transporteurs publics et les transporteurs privés représentant respectivement 32,6 % et 11,9 % des transporteurs de ce genre de marchandises. Quant aux autres catégories de marchandises, il faut se référer presque uniquement aux transporteurs public et aux transporteurs privés. En ce qui a trait aux produits agricoles et aux produits de la mer, les transporteurs privés ont représenté respectivement 62,1 % et 58,3 % du trafic par camion transportant ces catégories de marchandises. Ces données peuvent se comparer aux pourcentages de 34,3 % et 37,6 % pour les transporteurs publics transportant des produits agricoles et des produits de la mer. Le transport de produits manufacturés et des produits mixtes ou autres a été effectué surtout par les transporteurs publics. Les transporteurs publics ont transporté 64,4 % des produits manufacturés, comparativement à 34,6 % pour les transporteurs privés, tandis que le transport public de produits mixtes ou autres représentait 59,3 % du nombre total de voyages dans cette catégorie comparativement à 36,7 % pour le transport privé.

La diversité des véhicules utilisés par les différents genres de transporteurs a également sensiblement varié. Le tableau 12 illustre la répartition des genres des transporteurs selon les différents genres de véhicules utilisés. Les transporteurs privés et ceux qui ont eu recours à des camions à benne basculante ont utilisé surtout des camions simples, tandis que les transporteurs publics et les transporteurs de produits forestiers bruts ont eu davantage recours aux semi-remorques. Les transporteurs privés ont utilisé les camions simples et les

Tableau 11

RÉPARTITION DES TYPES DE MARCHANDISES PAR GENRE DE TRANSPORTEUR, 1976

Marchandises	Genre de transporteur				
	Inconnu	Public	Privé	Produits forestiers bruts	Camion à benne basculante
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
À vide	0,9	53,2	34,1	2,1	9,7
Produits agricoles	1,6	34,3	62,1	0,4	1,5
Produits forestiers	0,1	2,6	1,3	96,0	0,1
Produits de la mer	0,3	37,6	58,3	0,3	3,4
Minéraux	0,0	32,6	11,9	0,2	55,3
Produits manufacturés	0,1	64,6	34,6	0,0	0,6
Mixtes ou autres	0,3	59,3	36,7	0,0	3,6

Source: Enquête sur l'origine et la destination du transport routier dans les provinces atlantiques, 1976.

Tableau 12

RÉPARTITION DES GENRES DE TRANSPORTEURS PAR GENRE DE VÉHICULE, 1976

Genre de transporteur	Genre de véhicule					
	Camion simple	Semi-remorque	Remorque	Double semi	Train remorque	Maison mobile
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Inconnu	51,8	45,4	2,9	0,0	0,0	0,0
Public	34,3	64,8	0,5	0,1	0,0	0,3
Privé	63,9	34,7	0,7	0,1	0,0	0,6
Produits forestiers bruts	34,4	64,9	0,6	0,1	0,0	0,0
Camion à benne basculante	53,1	46,4	0,4	0,1	0,0	0,0

Source: Calculs dérivés des tableaux 10 et 11.

semi-remorques dans une proportion respective de 63,9 % et 34,7 %; pour les camions à benne basculante, les camions simples représentent 53,1 % comparativement à 46,4 % pour les semi-remorques. Les transporteurs publics ont utilisé les camions simples dans une proportion de 34,3 % et les semi-remorques dans une proportion de 64,8 %; enfin, les transporteurs de produits forestiers bruts ont utilisé les camions simples dans une proportion de 34,4 % comparativement à 64,9 % pour les semi-remorques.

Chapitre 6

LA STRUCTURE ET LE RENDEMENT D'EXPLOITATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

6.1 Introduction

L'industrie du camionnage pour compte d'autrui se caractérise par l'existence d'un grand nombre d'entreprises généralement petites, et l'industrie de la Nouvelle-Écosse ne semble pas échapper à la règle générale. Les différences entre les transporteurs existent non seulement sur le plan de la taille, mais aussi sur le plan des genres, qu'il s'agisse des transporteurs publics, des transporteurs sous contrat et des autres qui assurent ces deux services. En raison de cette diversité considérable et de la grande variété des marchandises transportées, des dimensions des envois et de la longueur des trajets, diverses industries secondaires se sont taillées une place au sein de l'industrie du transport routier. C'est pourquoi il est difficile de faire des généralisations sur l'ensemble de l'industrie.

La taille et la structure de l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse ainsi que sa situation financière et son rendement d'exploitation ont été évalués à l'aide de données provenant surtout de la publication annuelle de Statistique Canada, "Entreprises de camionnage et de déménagement". L'analyse couvrait la période de 1975 à 1978. Les données que renferme cette publication sont basées sur des renseignements obtenus par des enquêtes sur toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui sont domiciliées au Canada et qui ont signalé des revenus d'exploitation bruts totaux de plus de 100 000 $ au cours du précédent exercice financier. L'enquête annuelle ne couvre pas les transporteurs privés. Les entreprises de camionnage qui ont répondu à l'enquête ont été divisées en trois catégories, selon le montant du revenu d'exploitation brut total qu'elles ont gagné: transporteurs de la catégorie I - entreprises ayant gagné un revenu d'exploitation annuel brut d'au moins 2 000 000 $; transporteurs de la catégorie II - entreprises ayant signalé un revenu d'exploitation annuel brut variant entre 500 000 $ et 1 999 999 $; transporteurs de la catégorie III - entreprises ayant signalé un revenu d'exploitation annuel brut variant entre 100 000 $ et 499 999 $. Il convient de signaler que, bien que d'autres sources d'information soient utilisées au présent chapitre, la source principale provient surtout de divers numéros de la publication de Statistique Canada mentionnée ci-dessus, qui fournit les données les plus détaillées et les plus facilement accessibles sur la situation économique et financière de l'industrie du transport routier au Canada.

En 1978, des 113 transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse, 6 appartenaient à la catégorie I, 19 à la catégorie II et les 88 autres à la catégorie III. Ces chiffres peuvent se comparer à ceux de 1975, alors que la Nouvelle-Écosse comptait 91 transporteurs domiciliés, dont 4 appartenaient à la catégorie I, 13 à la catégorie II et les 74 autres à la catégorie III. Le tableau 13 indique le nombre de transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse et le nombre de transporteurs exploitant dans la province au cours des quatre années à l'étude. Ce tableau permet de calculer la proportion de transporteurs domiciliés par rapport au nombre total de transporteurs faisant affaires dans la province. Le rapport ne semble pas avoir changé radicalement au cours de la période comprise entre 1975 et 1978. En 1975, 32 % du nombre total des transporteurs exploitant en Nouvelle-Écosse étaient domiciliés à l'intérieur de la province. En 1976, le pourcentage était de 30 %, alors qu'il se chiffrait à 33 % en 1977 et 1978.

Tableau 13

NOMBRE DE TRANSPORTEURS DOMICILIÉS ET EXPLOITANTS EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

Catégories	1975	1976	1977	1978
Catégorie I				
Domiciliés	4	4*	5	6
Exploitants	22	26	31	40
Catégorie II				
Domiciliés	13	18	20	19
Exploitants	51	56	53	50
Catégorie III				
Domiciliés	74	64	78	88
Exploitants	121	116	128	144
Total, toutes les catégories				
Domiciliés	91	86	103	113
Exploitants	194	198	212	234

* Les transporteurs de la catégorie I domiciliés en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

6.2 Rendement d'exploitation

Pour déterminer le rendement d'exploitation de l'industrie du transport routier, on utilise souvent le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts). Le coefficient d'exploitation sert à déterminer le lien entre les frais d'exploitation totaux et les revenus d'exploitation totaux. On l'obtient en divisant les frais d'exploitation par les revenus d'exploitation et en multipliant le résultat par 100 pour obtenir un pourcentage. Le coefficient d'exploitation indique le pourcentage des revenus d'exploitation totaux qui sont absorbés par les frais d'exploitation totaux. Plus le coefficient d'exploitation est faible, plus le rendement d'exploitation du transporteur est élevé. Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) indique l'importance du rendement du capital total utilisé. On le calcule en divisant les revenus d'exploitation nets par le capital total utilisé et en multipliant le résultat par 100 pour obtenir un pourcentage. Dans ce contexte, le capital total utilisé se définit comme étant la somme des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Les tableaux 14 et 15 indiquent que, lorsqu'on mesure le rendement d'exploitation par le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts), les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse ont réussi aussi bien, et souvent mieux, que les transporteurs domiciliés ailleurs dans les provinces de l'Atlantique et dans l'ensemble du Canada. Pour les trois catégories, les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse ont constamment enregistré des coefficients d'exploitation inférieurs ou à peu près égaux à ceux qu'ont enregistrés les transporteurs non domiciliés dans la province pour les mêmes catégories. De plus, les rendements du capital total investi (avant intérêts et impôts) obtenus par les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse ont invariablement excédé les rendements que les transporteurs domiciliés ailleurs au Canada ont pu produire. Deux constatations remarquables se dégagent de la comparaison entre les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse et les transporteurs domiciliés dans les autres provinces de l'Atlantique. D'abord, le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) qu'ont produit les transporteurs de la catégorie III domiciliés en Nouvelle-Écosse a excédé le rendement que les transporteurs domiciliés dans les autres provinces atlantiques ont obtenu pour cette catégorie pour chacune des quatre années à l'étude, l'écart variant de 1,5 % à un peu plus de 4 %. En second lieu, même si les rendements qu'ont atteints les transporteurs de la catégorie II domiciliés en Nouvelle-Écosse et les transporteurs domiciliés dans les autres provinces atlantiques étaient sensiblement les mêmes en 1975 et 1976, le rendement de ces derniers a connu une augmentation radicale en 1977 et 1978. Au cours de ces deux

Tableau 14

COEFFICIENT D'EXPLOITATION, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Nouvelle-Écosse	95,6	95,6	95,2	93,4
Région atlantique (sauf la N.-É.)	95,7	95,2	97,4	94,9
Région atlantique	95,7	95,3	96,6	94,4
Canada	95,6	95,9	95,8	95,9
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	98,4	96,6*	97,1	93,8
Région atlantique (sauf la N.-É.)	94,5	- **	100,6	96,2
Région atlantique	96,0	95,2	99,5	95,4
Canada	95,5	96,2	96,4	96,9
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	94,5	95,5*	94,1	93,3
Région atlantique (sauf la N.-É.)	96,1	95,9	92,8	92,0
Région atlantique	95,6	95,7	93,4	92,6
Canada	96,5	95,7	95,5	95,1
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	93,1	94,2	93,1	92,6
Région atlantique (sauf la N.-É.)	97,0	95,5	94,4	94,5
Région atlantique	95,3	95,0	93,9	93,8
Canada	94,6	95,0	94,1	92,9

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau 15

RENDEMENT DU CAPITAL TOTAL INVESTI AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Nouvelle-Écosse	11,02	12,37	12,64	19,48
Région atlantique (sauf la N.-É.)	11,40	13,95	10,08	17,88
Région atlantique	11,25	13,35	11,25	18,78
Canada	9,25	9,78	10,38	10,37
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	4,80	11,50*	9,12	19,81
Région atlantique (sauf la N.-É.)	15,86	- **	(2,91)	19,33
Région atlantique	11,89	14,78	2,15	19,54
Canada	9,61	8,79	8,96	7,91
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	12,82	10,98	12,16	13,42
Région atlantique (sauf la N.-É.)	11,20	12,74	25,50	24,08
Région atlantique	11,74	11,94	17,61	18,57
Canada	9,41	11,57	11,68	12,36
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	14,85	14,95	18,47	20,82
Région atlantique (sauf la N.-É.)	6,57	10,73	16,08	16,38
Région atlantique	10,23	12,97	16,98	17,99
Canada	11,59	11,42	14,25	17,61

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

années, les rendements qu'ont enregistrés les transporteurs de la catégorie II domiciliés en Nouvelle-Écosse équivalaient à peu près à la moitié des rendements qu'ont connus les transporteurs de la catégorie II domiciliés dans les autres provinces de l'Atlantique.

La comparaison entre le rendement d'exploitation des transporteurs des catégories I, II et III domiciliés en Nouvelle-Écosse a également fait ressortir des caractéristiques intéressantes. Les tableaux 16 et 17 contiennent certaines des données qui apparaissaient déjà aux tableaux 14 et 15; cependant, ces données ont été redisposées afin de faciliter les comparaisons entre catégories. Pour chacune des années à l'étude, les transporteurs de la catégorie III ont enregistré le coefficient d'exploitation le plus bas (et, par conséquent, le rendement d'exploitation le plus favorable), tandis que les transporteurs de la catégorie I ont connu les coefficients d'exploitation les plus élevés chaque année. De plus, les transporteurs de la catégorie III ont connu le rendement sur le capital total investi le plus élevé (avant intérêts et impôts) au cours de chaque année, tandis que les transporteurs des deux autres classes ont enregistré à peu près le même rendement.

Le lecteur trouvera d'autres statistiques sur le rendement d'exploitation de l'industrie du transport routier à l'annexe du chapitre 6. Ces statistiques se trouvent à l'appendice B, aux tableaux IV à XVII.

6.3 Caractéristiques du capital

Contrairement à la plupart des autres moyens de transport, comme le chemin de fer, l'industrie du camionnage pour compte d'autrui se caractérise par une structure de coûts plutôt variables que fixes. Comme les transporteurs routiers n'ont pas besoin d'investir dans les routes, les frais variables représenteront une proportion importante de leurs coûts totaux. L'industrie du transport routier se sert des rues et des routes fournies par le gouvernement et, par conséquent, les transporteurs évitent de faire ce genre d'investissement initial. Les principaux frais fixes de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui se composent du coût d'achat et d'utilisation de terminus et ce coût représente habituellement une partie infime des coûts totaux. Comme il n'est pas nécessaire d'investir dans des biens fixes et non rentables pour commencer à exploiter une entreprise de camionnage, les débours initiaux seront relativement mineurs. Par conséquent, comparativement à plusieurs autres moyens de transport, le ratio du passif à l'avoir des actionnaires est beaucoup plus faible dans l'industrie du camionnage. La majeure partie des dépenses initiales en capital consiste en l'achat d'équipement rentable, comme des camions, des tracteurs et des remorques.

Tableau 16

COEFFICIENT D'EXPLOITATION POUR LA NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Toutes les catégories	95,6	95,6	95,2	93,4
Catégorie I	98,4	96,6*	97,1	93,8
Catégorie II	94,5	95,5	94,1	93,3
Catégorie III	93,1	94,2	93,1	92,6

Tableau 17

RENDEMENT DU CAPITAL TOTAL INVESTI AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS EN NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975 (%)	1976 (%)	1977) (%)	1978 (%)
Toutes les catégories	11,02	12,37	12,64	17,88
Catégorie I	4,89	11,50*	9,12	19,81
Catégorie II	12,82	10,98	12,16	13,42
Catégorie III	14,85	14,95	18,47	20,82

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

La structure du capital de l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse a été analysée à l'aide des ratios suivants: ratio d'endettement, ratio de liquidité, ratio du fonds de roulement, ratio de l'endettement net à la valeur totale, ratio des exigibilités à la valeur nette, ratio du passif total à la valeur nette, ratio de l'actif du matériel productif à la valeur nette, ratio des immobilisations totales à la valeur nette et ratio de l'actif du matériel productif aux immobilisations totales. On a comparé la situation financière de l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse à celle des transporteurs domiciliés dans les autres provinces atlantiques et à celle de l'industrie du camionnage de l'ensemble du Canada. De plus, on a également comparé les situations financières des trois catégories de transporteurs routiers à l'intérieur de la province de la Nouvelle-Écosse.

Le ratio de l'endettement net à la valeur totale, auquel on a souvent recours, sert à déterminer si les créanciers ont investi plus de fonds dans l'entreprise que les

propriétaires. Il sert également à établir une cote de crédit pour l'entreprise. Le ratio de l'endettement net à la valeur totale s'obtient en divisant la dette nette par la valeur totale, la dette nette étant égale aux dettes totales moins l'actif à court terme et la valeur totale étant égale au passif total. En ce qui a trait à l'industrie du transport routier, un ratio excédant 1,5 indique que l'entreprise est dans une situation financière précaire.

Une comparaison entre, d'une part, les entreprises domiciliées dans les autres provinces atlantiques et l'ensemble du Canada et, d'autre part, les entreprises domiciliées en Nouvelle-Écosse a démontré que, pour les trois catégories, ces dernières avaient enregistré des ratios de l'endettement net à la valeur totale inférieurs et jouissaient donc d'une situation financière plus favorable. Le regroupement des trois catégories indique que la situation des transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse est vraiment supérieure à celle des transporteurs des autres provinces atlantiques et de l'ensemble du Canada. Le tableau 18 illustre le ratio de l'endettement net à la valeur totale pour les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse.

Le ratio d'endettement sert à déterminer la proportion de l'actif total qui est financée par la dette. Il s'obtient en divisant le passif total par l'actif total. Comme l'indique le tableau 19, les ratios d'endettement des entreprises de la Nouvelle-Écosse étaient inférieurs ou à peu près équivalents aux ratios des entreprises domiciliées dans les autres provinces atlantiques et dans le reste du Canada.

Le ratio de liquidité sert à déterminer jusqu'à quel point une entreprise est en mesure de payer rapidement les dettes à court terme. Il se définit comme étant le ratio de l'actif total à court terme, moins les inventaires et les frais payés d'avance, au passif à court terme. Un ratio de liquidité de 1,0 indique qu'une entreprise a suffisamment de liquidités pour faire face à toutes dettes à court terme. Pour les trois catégories, les entreprises domiciliées en Nouvelle-Écosse ont enregistré des ratios de liquidité supérieurs à ceux des entreprises domiciliées dans les autres provinces atlantiques dans la même catégorie. Le tableau 20 indique également que les transporteurs de catégories I et II de la Nouvelle-Écosse ont connu des ratios de liquidité supérieurs à ceux des transporteurs des mêmes catégories pour le reste du Canada; cependant, le ratio de liquidité des transporteurs de la catégorie III domiciliés en Nouvelle-Écosse était légèrement inférieur au ratio de liquidité du Canada pour les transporteurs de cette catégorie.

Le ratio du fonds de roulement constitue également un autre indice de la solvabilité à court terme de l'entreprise. Pour l'industrie du camionnage, le ratio du fonds de roulement sera à peu près équivalent au ratio de liquidité, puisque les

Tableau 18

RATIO DE L'ENDETTEMENT NET À LA VALEUR TOTALE, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	0,59	0,55	0,48	0,69
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,89	1,10	2,02	2,05
Région atlantique	0,82	0,86	1,13	1,29
Canada	1,12	1,21	1,06	1,15
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	0,07	0,17*	0,40	0,49
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,62	- **	5,16	13,85
Région atlantique	0,82	0,79	1,91	2,15
Canada	1,19	1,35	1,11	1,18
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	0,77	0,78	0,27	0,59
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,72	0,61	0,77	0,54
Région atlantique	0,73	0,68	0,46	0,57
Canada	1,03	0,94	0,79	0,88
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	0,64	0,73	0,93	1,22
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,13	1,55	1,38	1,73
Région atlantique	0,89	1,16	1,19	1,53
Canada	0,98	1,06	1,20	1,34

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau 19

RATIO D'ENDETTEMENT, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	0,61	0,63	0,60	0,64
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,72	0,72	0,82	0,82
Région atlantique	0,68	0,69	0,73	0,75
Canada	0,69	0,70	0,69	0,70
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	0,56	0,57*	0,62	0,65
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,79	- **	0,92	0,97
Région atlantique	0,72	0,70	0,83	0,85
Canada	0,70	0,72	0,69	0,71
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	0,68	0,69	0,54	0,60
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,63	0,62	0,66	0,61
Région atlantique	0,65	0,65	0,60	0,61
Canada	0,70	0,68	0,66	0,68
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	0,60	0,61	0,65	0,69
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,72	0,75	0,73	0,76
Région atlantique	0,67	0,70	0,70	0,74
Canada	0,67	0,68	0,69	0,71

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau 20

RATIO DE LIQUIDITÉ, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1,00	0,92	1,00	0,88
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,79	0,80	0,66	0,71
Région atlantique	0,86	0,84	0,75	0,76
Canada	0,81	0,78	0,82	0,82
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	1,43	1,18*	1,15	1,05
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,89	- **	0,62	0,73
Région atlantique	1,03	0,95	0,72	0,81
Canada	0,85	0,80	0,85	0,87
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	0,93	0,95	1,21	0,88
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,73	0,85	0,81	0,81
Région atlantique	0,80	0,90	0,99	0,84
Canada	0,76	0,77	0,83	0,81
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	0,76	0,67	0,64	0,65
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,73	0,68	0,54	0,61
Région atlantique	0,74	0,67	0,57	0,62
Canada	0,75	0,72	0,70	0,70

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

exploitants de ce genre d'entreprise ont un niveau de stock très bas, leur rôle consistant à assurer un service plutôt qu'à fournir un produit tangible. Un ratio de 1,0 indique que l'entreprise est en mesure de faire face à toute demande de paiement à court terme. Au cours de chacune des années analysées, les transporteurs de catégories I et II domiciliés en Nouvelle-Écosse ont connu des ratios du fonds de roulement au moins égaux à 1,0. Dans les autres provinces atlantiques et dans l'ensemble du Canada, les transporteurs des mêmes catégories ont enregistré des ratios de fonds de roulement inférieurs à 1,0 au cours de chacune des années à l'étude. Quant aux transporteurs de la catégorie III, les ratios du fonds de roulement étaient sensiblement les mêmes, ceux des transporteurs du Canada étant légèrement supérieurs à ceux des transporteurs de la Nouvelle-Écosse, tandis que les transporteurs de la catégorie III domiciliés dans les autres provinces atlantiques ont enregistré un ratio inférieur. Le tableau 21 illustre le ratio du fonds de roulement.

On a également utilisé d'autres ratios pour analyser la structure de l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse: le ratio des exigibilités à la valeur nette, le ratio du passif total à la valeur nette, le ratio de l'actif du matériel productif à la valeur nette et le ratio des immobilisations totales à la valeur nette. Ces ratios apparaissent à l'appendice B, tableaux XVIII à XXI pour la Nouvelle-Écosse, les provinces atlantiques sauf la Nouvelle-Écosse, les provinces atlantiques incluant la Nouvelle-Écosse et le Canada.

Une constatation importante se dégage de la comparaison des trois catégories de transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse. Les transporteurs de la catégorie I ont connu le ratio de l'endettement net à la valeur totale le plus bas, tandis que ce ratio était le plus élevé chez les transporteurs de la catégorie III. Les transporteurs de la catégorie I ont également connu le ratio de liquidité le plus élevé, soit un ratio supérieur à 1,0 chaque année. Le ratio du fonds de roulement a suivi à peu près la même tendance que le ratio de liquidité. Les transporteurs de la catégorie I ont enregistré les ratios les plus élevés, soit des ratios supérieurs à 1,21 au cours de chaque année, les transporteurs de la catégorie II ont connu un ratio au moins égal ou inférieur à 0,90 au cours de chaque année. Les ratios d'endettement ne semblent indiquer aucune relation entre les trois catégories; cependant, le ratio des transporteurs des catégories I et III a augmenté chaque année. Ces ratios et les données préparées pour faciliter les comparaisons entre catégories apparaissent au tableau 22. Les tableaux XXII à XXV de l'appendice B illustrent les autres ratios applicables à toutes les catégories en Nouvelle-Écosse.

Deux autres tableaux ont été préparés pour déterminer la rentabilité de l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse. Le tableau 23 illustre le coefficient d'exploitation par genre de transporteur pour les transporteurs domiciliés en

Tableau 21

RATIO DU FONDS DE ROULEMENT, TOUTES LES CATÉGORIES, 1975-1978

Régions et catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1,13	1,03	1,16	1,00
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,88	0,92	0,75	0,80
Région atlantique	0,96	0,96	0,86	0,87
Canada	0,92	0,89	0,93	0,92
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	1,56	1,38*	1,36	1,22
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,98	- **	0,71	0,82
Région atlantique	1,13	1,13	0,83	0,92
Canada	0,96	0,91	0,96	0,96
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	1,02	1,04	1,42	1,00
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,85	0,95	0,91	0,93
Région atlantique	0,91	0,99	1,14	0,96
Canada	0,88	0,89	1,95	0,93
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	0,90	0,73	0,71	0,71
Région atlantique (sauf la N.-É.)	0,81	0,75	0,60	0,69
Région atlantique	0,84	0,74	0,63	0,70
Canada	0,85	0,81	0,79	0,78

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau 22

RATIO DE L'ENDETTEMENT NET À LA VALEUR TOTALE, RATIO D'ENDETTEMENT, RATIO DE LIQUIDITÉ ET RATIO DU FONDS DE ROULEMENT POUR LA NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

Ratio de l'endettement net à la valeur totale	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	0,59	0,55	0,48	0,69
Catégorie I	0,07	0,17*	0,40	0,49
Catégorie II	0,77	0,78	0,27	0,59
Catégorie III	0,64	0,73	0,93	1,22
Ratio d'endettement	**1975**	**1976**	**1977**	**1978**
Toutes les catégories	0,61	0,63	0,60	0,64
Catégorie I	0,56	0,57*	0,62	0,65
Catégorie II	0,68	0,69	0,54	0,60
Catégorie III	0,60	0,61	0,65	0,69
Ratio de trésorerie	**1975**	**1976**	**1977**	**1978**
Toutes les catégories	1,00	0,92	1,00	0,82
Catégorie I	1,43	1,18*	1,15	1,05
Catégorie II	0,93	0,95	1,21	0,88
Catégorie III	0,76	0,67	0,64	0,65
Ratio du fonds de roulement	**1975**	**1976**	**1977**	**1978**
Toutes les catégories	1,13	1,03	1,16	1,00
Catégorie I	1,56	1,38*	1,36	1,22
Catégorie II	1,02	1,04	1,42	1,00
Catégorie III	0,90	0,73	0,71	0,71

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur des tableaux antérieurs.

Tableau 23

COEFFICIENT D'EXPLOITATION PAR GENRE DE TRANSPORTEUR, NOUVELLE-ÉCOSSE, 1978

Genre de transporteur	Toutes les catégories	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Local et en dehors des autoroutes	92,3	-	-	92,3
Interurbain	93,4	93,8	93,3[b]	92,7
Interprovincial	93,2	93,8	91,5[a]	96,8
International	96,5	96,5[a]	96,2[e]	96,9
Public	95,0	95,3[a]	94,5	93,6
Sous contrat	91,9	92,9[a]	90,3	91,4
Fret général	95,2	95,8	92,8[c]	95,9
Produits forestiers et produits en vrac	91,5		92,4[c]	90,8
Autres	91,4	87,3[d]	95,2[c]	91,2

[a]Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont été joints à ceux de la Nouvelle-Écosse pour respecter le caractère confidentiel des données.

[b]Les transporteurs locaux domiciliés en Nouvelle-Écosse ont été joints aux transporteurs interurbains pour respecter le caractère confidentiel des données.

[c]Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard ont été joints à ceux de la Nouvelle-Écosse pour respecter le caractère confidentiel des données.

[d]Tous les transporteurs autres que les transporteurs de fret général.

[e]Les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard ont été réunis à ceux de la Nouvelle-Écosse pour respecter le caractère confidentiel des données.

Tableau 24

RENDEMENT DU CAPITAL TOTAL INVESTI AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS PAR GENRE DE TRANSPORTEUR, NOUVELLE-ÉCOSSE, 1978

Genre de transporteur	Toutes les catégories	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Local et en dehors des autoroutes	16,6	-	-	24,8
Interurbain	18,0	19,8	13,4[b]	20,1
Interprovincial	26,7	19,8	19,6[a]	59,8
International	29,5	14,8[a]	8,2[b]	41,3
Public	28,9	20,5	11,5	19,6
Sous contrat	24,1	24,1	18,0	22,1
Fret général	16,5	15,1	18,1[c]	12,6
Produits forestiers et produits en vrac	15,1		15,8[c]	24,5
Autres	30,8	29,7[d]	11,5[c]	25,6

[a]Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont été joints à ceux de la Nouvelle-Écosse pour respecter le caractère confidentiel des données.

[b]Les transporteurs locaux domiciliés en Nouvelle-Écosse ont été joints aux transporteurs interurbains pour respecter le caractère confidentiel des données.

[c]Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard ont été joints à ceux de la Nouvelle-Écosse pour respecter le caractère confidentiel des données.

[d]Tous les transporteurs autres que les transporteurs de fret général.

Sources: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros; correspondance avec la Commission canadienne des transports.

Nouvelle-Écosse en 1978. Même s'il y a parfois chevauchement des données, en raison du fait que de nombreuses entreprises poursuivent des activités de natures diverses, les ratios calculés peuvent encore servir à comparer la rentabilité relative des différents genres de transporteurs. En général, les transporteurs sous contrat, les transporteurs de produits forestiers et les transporteurs de marchandises en vrac connaissent les coefficients d'exploitation les moins élevés, tandis que les transporteurs publics, les transporteurs internationaux et les transporteurs de fret général atteignent les coefficients d'exploitation les plus élevés. Cependant, certains genres de transporteurs ont plus d'immobilisations que d'autres et, pour ce genre de transporteurs, le coefficient d'exploitation n'évalue pas toujours correctement la rentabilité de leurs entreprises. Le tableau 24 indique le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) des transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse en 1978. D'après ce tableau, certains genres de transporteurs dont les coefficients d'exploitation sont relativement faibles ont également connu des rendements du capital total investi (avant intérêts et impôts) relativement peu élevés, tandis que la situation inverse prévaut chez d'autres genres de transporteurs.

Chapitre 7

RÉPERCUSSIONS DE LA RÉGLEMENTATION

Au cours des dernières années, la réglementation du camionnage est l'une des questions qui a suscité le plus de controverses au Canada et aux États-Unis. En 1980, après un long débat, le congrès américain a décidé de libéraliser l'accès au sein de l'industrie et d'allouer aux entreprises une plus grande liberté pour fixer leurs taux en matière de camionnage pour compte d'autrui. Au Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux ont récemment entrepris des études afin d'évaluer leur approche en matière de réglementation dans cette industrie.

Une grande partie de la recherche visait à déterminer si la réglementation économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui a eu pour effet d'augmenter les taux à un niveau supérieur à celui qui prévaudrait en l'absence de réglementation [1]. Bien que ce soit le grand public qui assume directement le coût d'un mécanisme de réglementation, ceux qui fournissent les services en matière de camionnage pour compte d'autrui doivent faire face à des coûts reliés à l'entrée (demande et prévention) ainsi qu'à la réglementation des taux.

Selon une théorie économique, les mesures de réglementation entraîneront vraisemblablement une diminution de l'offre, ce qui engendrera: (1) un transfert des surplus des consommateurs aux producteurs; (2) de lourdes pertes découlant de la non-rentabilité des niveaux de production; et (3) l'absorption par les transporteurs du facteur d'inefficacité "X" en raison de la nature partiellement protégée de l'industrie [2].

La diversité des règlements d'une province à l'autre est d'ores et déjà reconnue. Toutes les provinces ont le pouvoir de réglementer le camionnage pour compte d'autrui interprovincial et intraprovincial. Il faut donc, avant tout, établir une distinction entre la réglementation de droit et la réglementation de fait. Ainsi, la province de l'Alberta, habituellement considérée comme une province non réglementée, a le pouvoir de contrôler l'accès à l'industrie, mais n'exerce pas ce pouvoir en matière de transport extraprovincial.

Le tableau 25 indique comment les provinces ont exercé leur pouvoir de réglementation à l'égard de l'accès à l'industrie et des taux du transport intraprovincial.

Bien que toutes les provinces contrôlent l'entrée dans l'industrie, seules les provinces de Terre-Neuve et du Québec contrôlent les niveaux des taux applicables au transport

Tableau 25

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI
INTRAPROVINCIAL

Province	Contrôle de l'entrée	Dépôt des taux	Réglementation des taux
Île-du-Prince-Édouard	Oui	Oui	Non
Terre-Neuve	Oui	Oui	Oui
Nouvelle-Écosse	Oui	Oui	Non
Nouveau-Brunswick	Oui	Oui	Non
Québec	Oui	Oui	Oui
Ontario	Oui	Oui	Non
Manitoba	Oui	Oui	Oui
Saskatchewan	Oui	Oui	Oui
Alberta	Non	Non	Non
Colombie-Britannique	Oui	Oui	Oui

Tableau 26

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI
EXTRAPROVINCIAL

Province	Contrôle de l'entrée	Dépôt des taux	Réglementation des taux
Île-du-Prince-Édouard	Oui	Oui	Non
Terre-Neuve	Oui	Oui	Oui
Nouvelle-Écosse	Oui	Oui	Non
Nouveau-Brunswick	Oui	Oui	Non
Québec	Oui	Oui	Oui
Ontario	Oui	Non	Non
Manitoba	Oui	Non	Non
Saskatchewan	Oui	Non	Non
Alberta	Oui	Non	Non
Colombie-Britannique	Oui	Non	Non

extraprovincial (tableau 26). De plus, même dans ce dernier cas, certains mouvements extraprovinciaux sont exclus de la réglementation des taux.

Il convient de mentionner en premier lieu qu'il est difficile de déterminer jusqu'à quel point la Commission de la Nouvelle-Écosse impose le contrôle de l'entrée.

Les données disponibles [3] indiquent:

a) le nombre d'autorisations d'exploitation dans chaque catégories sur une base annuelle; et

b) le nombre de demandes et la façon dont elles ont été traitées (dans bien des cas, il s'agissait d'une modification ou d'un transfert).

Les données relatives à la période comprise entre 1975 et 1979 peuvent se résumer comme suit:

a) nombre de nouvelles demandes - on note une augmentation marginale au niveau intraprovincial et on ne constate aucun changement important sur le plan extraprovincial;

b) nombre de demandes de modification -

intraprovincial: déclin proportionnel marginal;
extraprovincial: aucun changement;

c) demandes de transfert -

intraprovincial: le nombre a doublé;
extraprovincial: aucun changement important;

d) nombre de permis en vigueur -

intraprovincial: le nombre de permis en vigueur en 1979 et en 1975 est approximativement le même;
extraprovincial: le nombre de permis en vigueur a augmenté passablement (de 601 à 680); et

e) nouveaux permis délivrés -

pour cette catégorie, le secteur extraprovincial a dépassé le secteur intraprovincial.

7.1 La réglementation: ses avantages

Les tenants de la réglementation du camionnage pour compte d'autrui soutiennent qu'en l'absence d'un contrôle relativement strict de l'entrée, la concurrence serait trop forte et la capacité serait sans cesse excédentaire.

Cette situation engendrerait à son tour des taux inférieurs aux taux requis pour obtenir un taux de rendement normal du capital-actions.

La réglementation vise, entre autres choses:

a) à assurer que les petites régions bénéficient de services adéquats;

b) à promouvoir la sécurité; et

c) à assurer que les restrictions imposées à l'entrée n'entraîneraient pas d'augmentations du niveau général des taux. Grâce à l'interfinancement, les taux applicables à certains itinéraires et produits sont supérieurs aux taux qui prévaudraient en vertu d'un système libéralisé, tandis que les taux imposés dans les petites régions sont inférieurs à ceux qui seraient alors en vigueur.

Parmis les groupes qui appuient la réglementation de l'accès à l'industrie, on retrouve les transporteurs titulaires d'un permis et les syndicats ouvriers.

Les transporteurs estiment que la valeur de leur permis d'exploitation décroîtrait si l'on devait faciliter l'entrée. De leur côté, les syndicats ouvriers sont également pour la réglementation. Ainsi, en Ontario, où plus de 60 % de l'industrie est syndiquée, les Teamsters représentant la majeure partie, l'adhésion se fait surtout dans les grandes entreprises. Par conséquent, l'augmentation du nombre de petits transporteurs pourrait nuire à la représentation des syndicats dans l'industrie.

Les syndicats soutiennent également que la disparition de la réglementation entraînerait une baisse des salaires réels versés au secteur syndiqué. De plus, s'il existe une rente économique découlant de la réglementation, le syndicat est mieux placé pour accroître son salaire qu'en l'absence d'un surplus du producteur. Dans le cadre d'une étude portant sur la situation américaine [4], Annable a bien reconnu cet état de chose: soit l'appropriation de profits monopolistiques par le syndicat.

7.2 Abolition de la réglementation

Les partisans de l'abolition de la réglementation soutiennent, quant à eux, que: a) la réglementation de l'entrée a pour effet d'augmenter les taux au-delà du niveau qui prévaudrait en l'absence de la réglementation, et que b) à moyen et long termes, la concurrence destructrice fera place à la flexibilité, soit l'un des grands avantages du transport par camion.

Les groupes qui prônent généralement l'abolition de la réglementation sont les expéditeurs ainsi que le secteur de l'industrie qui ne détient pas de permis. Les expéditeurs prétendent que la réglementation de l'entrée engendre des profits monopolistiques et, par conséquent, des coûts d'expéditions plus élevés. Ils se plaignent également des retours à vide ainsi que de la création d'une structure oligopolistique de l'industrie.

Comme la question est loin d'être tranchée, il faut se demander:

a) si une concurrence excessive et destructive prévaudrait en l'absence du contrôle de l'entrée dans l'industrie; et

b) si les taux établis ont excédé ceux qui auraient prévalu en l'absence de cette réglementation.

La Commission est convaincue que le contrôle de l'accès à l'industrie est nécessaire pour freiner la concurrence destructive. Cette expression désigne le plus souvent les cas où les entreprises bataillant au sein d'une industrie concurrentielle couvrent longtemps leurs coûts variables seulement. À long terme, l'investissement décroîtra suffisamment pour éliminer la capacité excédentaire, bien que la période initiale se prolonge quelque peu en raison de la grande mobilité du capital.

Selon Kahn, la concurrence destructive se caractérise nécessairement par l'existence des "coûts fixes ou irrécupérables qui représentent une grande partie des coûts totaux" et "d'une capacité excédentaire prolongée" [5]. Cette inélasticité de l'offre, à laquelle s'ajoute une capacité excédentaire, mine l'industrie.

Pour déterminer si la réglementation est avantageuse ou non, il faut étudier la fonction de production sous-jacente de l'industrie du camionnage.

Des études ont révélé que les coûts variables (main-d'oeuvre, carburant et entretien, etc.) constituent 80 et parfois 90 % des coûts totaux, le coût de main-d'oeuvre représentant de 40 à 60 % des coûts totaux [6]. De plus, dans la plupart des cas, la durée utile du capital industriel, soit les camions, est relativement courte.

Il faut également se demander s'il existe des économies d'échelle dans l'industrie du camionnage. Dans la plupart des études, les auteurs concluent que les économies d'échelle sont minimes [7] ou inexistantes, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une industrie à coûts constants [8]. Dans le cadre d'une récente étude, Koenker [9] souligne que l'industrie se

caractérise par des coûts unitaires décroissants jusqu'à concurrence d'un niveau relativement faible d'extrants et que ces coûts unitaires s'accroissent graduellement par la suite.

Compte tenu de cette situation et de l'aspect hétéroclite de la plupart des intrants, la capacité excédentaire ou déficitaire prévaudrait uniquement à court terme, ce qui aurait pour effet de contredire le concept de la concurrence destructive dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

Pour tenter de régler le problème du retour à vide d'un transporteur et de l'aller à vide d'un autre, il faudra répartir les coûts de production marginaux combinés entre les deux marchés.

Il faut maintenant déterminer si les taux sont supérieurs à ceux qui auraient prévalu en l'absence de réglementation. Dans un certain nombre d'études, on a tenté d'analyser cette question en spécifiant une fonction de coût. On a ensuite classé les provinces en deux groupes, les provinces réglementées et non réglementées et on a adapté la fonction de coût aux données globales disponibles. À partir de cette analyse, on a présumé que les différentielles non expliquées par les différences de coûts étaient imputables à la réglementation.

Voici certains résultats de ces tentatives:

a) Sloss a examiné la période comprise entre 1958 et 1963 et en est venu à la conclusion que la réglementation avait engendré une augmentation de 68 cents par tonne-mille au niveau intraprovincial [10].

b) McLachlan a déterminé que la réglementation avait causé une augmentation de 2½ cents par tonne-mille au niveau intraprovincial [11].

c) Après avoir procédé à un raffinement des variables, Palmer a conclu que la réglementation théorique avait engendré une augmentation de 1,8 cent par tonne-mille, tandis que la réglementation de fait avait créé une augmentation de 2 cents par tonne-mille [12].

Bien que l'on ne puisse douter de l'influence de la réglementation sur les taux, il convient de traiter tous ces résultats avec réserve, car les données ne sont pas toujours fiables et sont présentées de façon très globale [13]. De plus, la classification des provinces a varié et les résutats ne sont pas vraiment comparables.

Si l'absence de toute réglementation n'entraîne pas en soi une concurrence destructive, la thèse de la réglementation ne peut se justifier uniquement par des critères de

répartition. Si l'entrée était effectivement restreinte, les transporteurs qui ont obtenu un permis d'exploitation, compte tenu de la demande et de la concurrence intermodale, auraient le pouvoir d'augmenter leurs taux au delà du niveau concurrentiel.

À l'appui de cette proposition, on invoque souvent l'argument du "prélèvement par réglementation" selon lequel les transporteurs sont protégés sur des itinéraires rentables afin de leur permettre d'assurer des services sur des itinéraires non rentables.

Cet argument ne vaut pas pour la province de la Nouvelle-Écosse, car la Commission se substitue au marché en déterminant la capacité dont le public expéditeur a besoin pour un itinéraire donné. Cependant, la Commission est également d'avis qu'un itinéraire devrait être desservi par plus d'un transporteur et, par conséquent, la concurrence intramodale viendra probablement atténuer les profits monopolistiques réalisés. D'autre part, il n'y a pas lieu d'affirmer que les taux seront établis à un niveau concurrentiel.

Si l'entrée est restreinte, les transporteurs existants s'opposeront à toute demande additionnelle qui aurait pour effet d'abaisser les rentes de production et de diminuer le surplus du producteur si les taux devaient être établis à des niveaux concurrentiels.

En Nouvelle-Écosse, l'hypothèse selon laquelle les restrictions imposées à l'entrée entraînent des changements de taux est difficile à vérifier en raison de l'insuffisance des données. Néanmoins, certains phénomènes permettent de dégager quelques conclusions indirectes. Bien qu'il n'existe aucune donnée nous permettant de conclure que l'abolition de la réglementation entraînerait une augmentation des taux pour les expéditeurs des régions éloignées ou peu importantes, des sources internes indiquent que le nombre de fusions a augmenté sensiblement depuis quelque temps (voir l'appendice B, tableau XXVI). Des entreprises plus importantes ont pu échapper au contrôle réglementaire imposé par le M.C.A., selon lequel l'exploitant qui désire transférer un permis relatif à un itinéraire doit d'abord obtenir le consentement de la Commission. En achetant le contrôle d'une société ou d'une entreprise exploitant le permis, ces entreprises ont pu contourner cette réglementation.

Face à cette situation, certains prétendent que les entreprises de plus grande taille monopoliseront les "principaux itinéraires", qui sont vraisemblablement les plus rentables, laissant les moins rentables aux petits exploitants.

À l'heure actuelle, il est difficile d'affirmer avec certitude que la concentration de l'industrie augmentera les taux. Si le changement de structure ne fait aucun doute, la

Commission a pu au moins assurer une certaine concurrence théorique en prévenant la création de monopole à l'égard des itinéraires.

En ce qui a trait à la sécurité, les partisans de la réglementation soutiennent que, si la réglementation devait disparaître, les transporteurs qui feraient face à des profits décroissants n'entretiendraient pas adéquatement leurs véhicules. Selon un auteur, cette prétention n'est pas fondée et la question des lois relatives à la sécurité est tout à fait différente de celle du contrôle par la réglementation économique [14].

Cependant, l'un des économistes les plus connus aux États-Unis en matière de transport, D.H. Maister, a récemment affirmé qu'un assouplissement important de la réglementation accroîtra les problèmes de sécurité [15]. Il invoque des causes telles que des difficultés financières, la supériorité des programmes de sécurité des grandes entreprises comparativement à ceux des petits exploitants et la croissance de la sous-traitance. Ces propositions auront des répercussions sur le rendement de sécurité général de l'industrie du camionnage, dans la mesure où il influera sur la rentabilité relative, la structure de l'industrie, le nombre d'indépendants et l'utilisation d'employés ou de propriétaires-exploitants par les gros transporteurs.

7.3 Coûts de la réglementation

Dans une récente étude qu'il a effectuée pour le Conseil économique du Canada, Norman C. Bonsor a souligné que l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en Nouvelle-Écosse était relativement peu importante, les revenus d'exploitation totaux s'élevant à 67,8 millions de dollars en 1977 pour les transporteurs des catégories I, II et III domiciliés en Nouvelle-Écosse. Cinq transporteurs de la catégorie I et 20 transporteurs de la catégorie II représentaient respectivement 40 % et 27 % du revenu d'exploitation total [16].

Les coûts relatifs à la demande de permis d'exploitation ont été évalués à un montant minimal de 225 $ et un montant maximal de 3 500 $, les frais juridiques représentant 70 %; selon un cadre d'une grande entreprise, une demande typique pouvait coûter de 500 $ à 2 000 $ à son entreprise. Le montant exact dépend du genre de permis et de l'opposition. Pour la population échantillonnée, le coût moyen par demande s'élevait à 1 165 $ et on se demande si ce chiffre n'est pas trop élevé. Les coûts dépendront du client et de ce qu'il demande. Pour le petit client, les coûts se composeront surtout: a) du coût des annonces, et b) des frais juridiques.

Quant à la contestation d'une demande de permis, le coût variait de 200 $ à 700 $, soit une moyenne de 310 $ par demande. Lorsqu'il s'agissait d'une contestation d'une demande de permis extraprovincial, les coûts étaient légèrement supérieurs.

Selon les données des transporteurs, le coût relié à la demande et à la contestation de permis variait entre 1/6 % et 1/2 % du revenu d'exploitation annuel. Cependant, la majorité des transporteurs ont indiqué que le coût variait de 1/2 à 1 % et il semble peu probable que les petits transporteurs aient dépensé proportionnellement plus ou moins que les gros transporteurs à l'égard des décisions de la Commission.

Bonsor a également constaté que les transporteurs consacraient en moyenne 3/4 % de leur revenu d'exploitation à des activités de recherche et de prévention d'entrée. Comme nous l'avons déjà indiqué, les transporteurs des catégories I, II et III ont gagné un revenu d'exploitation total de 67,8 millions de dollars en 1977. Si l'on estime à environ 15 % la proportion de revenus provenant de mouvements de marchandises exemptes, on arrive à un montant de 432 000 $, les limites inférieure et supérieure de l'évaluation s'élevant respectivement à 339 000 $ et 670 000 $. Les petits transporteurs ont déclaré un revenu d'exploitation de 11 127 000 $ pour 1976. Pour ces transporteurs, le coût estimatif de la réglementation s'élève à 71 000 $, les montants minimaux et maximaux s'élevant à 56 000 $ et 112 000 $ [17].

Il est difficile d'évaluer les répercussions possibles de l'abolition de la réglementation applicable à l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en Nouvelle-Écosse.

Cette abolition pourrait être avantageuse, car elle entraînerait:

a) une diminution des taux des transporteurs routiers; et

b) un accroissement des activités de camionnage pour compte d'autrui au détriment du transport privé.

D'autre part, les transporteurs titulaires de permis se plaignent d'une perte de leurs valeurs actives.

Cependant, compte tenu du changement de structure et de la concentration qui se produit chez les catégories plus importantes, il est possible que le public expéditeur ne perçoive pas les avantages d'un système libéralisé à long terme.

Dans l'exercice de ses fonctions, la Commission de la Nouvelle-Écosse cherche à atteindre un équilibre entre une application rigoureuse de son pouvoir de réglementation et un exercice nominal de son pouvoir. Elle interprète la notion d'intérêt public selon les circonstances de chaque cas.

Ce faisant, la Commission tente d'équilibrer les objectifs contradictoires des expéditeurs et des transporteurs en s'abstenant de refuser aux titulaires de permis le droit de prospérer, mais en injectant suffisamment de nouveaux intrants pour protéger l'intérêt public.

NOTES

[1] A. PHILLIPS, Promoting Competition in Regulated Markets, Washington (D.C.), The Brookings Institution, 1975.

M.J. TREBILCOCK et al., "Markets for Regulation", Government Regulation, Toronto, Ontario Economic Council, 1978.

[2] G.W. DOUGLAS, "Impact of Increased Efficiencies on Air Fares and Travel", Lower Airline Costs per Passenger are Possible in the U.S. and could result in lower Fares: A report to Congress, U.S. Comptroller General, Washington (D.C.), G.P.O. 1977, p. 181.

G.W. DOUGLAS et J.C. MILLER, Economic Regulation of Domestic Air Transport, Washington (D.C.), Brookings Institution, 1974.

[3] Voir tableau 4, chapitre 3, décisions prises par la Commission 1975-1979.

[4] J.G. ANNABLE, (1973), "The ICC, IBT and the Cartelization of the American Trucking Industry", The Quarterly Review of Economics and Business, 13, p. 33-47.

[5] A. KAHN, The Economics of Regulation, New York, J. Wiley and Sons, 1971.

[6] R.K. HOUSE & ASSOCIATES, Economic Regualtion of the For-Hire Trucking Industry (rapport non publié pour la Commission de lutte contre l'inflation de 1977).

MINISTÈRE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS DE L'ONTARIO, Truck Transportation in the Province of Ontario, Downsview, 1975.

[7] S.L. WARNER, "Cost Models, Measurement Errors and Economies of Scale in Trucking" in M. Burstein, A. Cabot, J. Egan, A. Hunter, S. Warner, The Cost of Trucking: Econometric Analysis, Dubuque, William C. Brown, 1975.

[8] J.R. MEYER, M. PECK et C. ZWICK, The Economics of Competition in the Transport Industries, Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press, 1969.

A. KAHN, The Economics of Regulation, New York, J. Wiley & Sons, 1971.

M.L. LADERSON et A.J. STOGA, "Returns to Scale in the U.S. Trucking Industry", Southern Economic Journal, 40, p. 390-396.

[9] R. KOENKER, "Optimal Scale and the Size Distribution of American Trucking Firms", Journal of Transportation and Economic Policy, 1977, p. 54-67.

[10] J. SLOSS, "Regulation of Motor Freight Transportation: A Quantitative Analysis of Policy", Bell Journal of Economics and Management Science, 1, p. 326-366.

[11] D.L. MCLACHLAN, "The Relationship of Regulation to Productivity in Canadian Trucking", document miméographié.

[12] J. PALMER, "A Further Analysis of Provincial Trucking Regulations", Bell Journal of Economics and Management Science, 4, p. 655-664.

[13] Statistique Canada, 1973.

[14] N.C. BONSOR, "Regulation in Highway Trucking Industry", Government Regulation, Toronto, Ontario Economic Council, 1978, p. 127.

[15] David H. MAISTER, "Lessened Truck Safety Seen Result of Regulatory Changes", Transport Topics, 9 juin 1980, p. 26.

[16] Norman C. BONSOR, M. BOUCHER, J.J. MCRAE et D.M. PRESCOTT, R. Lord et J. SHAW, Studies of Trucking Regulation, vol. II, document de travail n° 3, Regulation Reference, Conseil économique du Canada, août 1980.

[17] N.C. BONSOR, op. cit., p. 53.

Chapitre 8

LES SUBSTITUTS À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI ET LES RÉPERCUSSIONS DU CAMIONNAGE PRIVÉ

Le présent chapitre porte sur les répercussions possibles du camionnage privé et sur le rôle des services de transport utilisés en remplacement du camionnage pour compte d'autrui. Nous avons déjà indiqué que le contrôle de l'accès à l'industrie constitue le principal outil dont la Commission se sert pour atteindre les objectifs fixés par règlements; cependant, certains organismes et mécanismes contribuent à affaiblir le caractère protectionniste décrété par la Commission. Lorsqu'on songe aux substituts intermodaux et intramodaux, on fait allusion, notamment: a) au transport illégal, b) à la pseudo-location, c) au transport privé, et d) au transport ferroviaire.

Avant d'examiner les rouages du système, résumons à nouveau la façon dont les taux sont déterminés en Nouvelle-Écosse. Les transporteurs pour compte d'autrui déposent leurs taux auprès de l'Atlantic Provinces Tariff Bureau. Il est toutefois douteux que ce bureau puisse transformer l'industrie provinciale en un cartel efficace et engendrer des profits monopolistiques. Cette dernière fonction dépend avant tout de la façon dont le bureau est en mesure d'appliquer ses politiques en matière de prix; comme les membres sont actuellement libres de déposer leurs propres taux et de ne plus adhérer au bureau, il faut conclure que ce dernier est incapable d'organiser un cartel efficace. Selon un auteur, c'est en raison de cette lacune que le bureau de tarifs ne peut vraiment aider les camionneurs réglementés à réaliser des profits monopolistiques [1].

L'une des formes de substitution possible à l'industrie du camionnage est le transport "illégal". Cette condition prévaut lorsqu'un transporteur ne détient aucun permis ou outrepasse les clauses de son permis. Une entreprise de camionnage aura tendance à s'engager dans ce genre d'activités "illégales" après avoir évalué: a) la probabilité de se faire arrêter, et b) la sévérité de la sanction en regard du bénéfice de l'activité illégale [2].

S'il n'existe pas de données précises sur les activités "illégales", les entrevues nous permettent néanmoins de conclure que la probabilité d'arrestation est très faible et que la surveillance aux postes d'inspection est plus faible la nuit. De plus, les amendes imposées sont généralement faibles ou ridicules comparativement à l'action illégale ou à l'infraction

ou encore au montant qu'il en coûte pour poursuivre le contrevenant. Signalons également que, en raison de la grande complexité des permis octroyés, les agents de surveillance ont du mal à déterminer la légalité d'une activité ou d'un voyage.

Il semble qu'en Nouvelle-Écosse comme au Québec, les transporteurs coupables d'infractions aient à verser des montants d'amendes comparables. Au Québec, entre janvier 1976 et mai 1978, les camionneurs "illégaux" ont payé 1 104 amendes découlant de contraventions ou d'avis de contravention; dans 62,5 % des cas, ces amendes n'excédaient pas 50 $ [3].

Sur le plan de l'application, la Commission n'a pas encore retiré ou suspendu de permis des transporteurs déclarés coupables d'une activité "illégale". Il semble donc que la description et l'analyse des mécanismes instaurés pour contrer le transport dit "illégal" ne font que confirmer la rentabilité de cette activité, c'est-à-dire la supériorité des bénéfices sur les coûts.

8.1 Pseudo-location

La pseudo-location est une autre forme de substitution. Les entreprises de location louent les services du camion et du chauffeur plutôt que le service de transport proprement dit, comme le font les transporteurs publics.

La pratique la plus courante consiste à louer le même camion à un nombre donné d'expéditeurs qui transporteront plusieurs charges complètes ou feront des voyages aller-retour.

Comme ces entreprises ne sont pas assujetties à la réglementation économique de la Commission, leurs services coûtent souvent moins cher que ceux des transporteurs publics. La pseudo-location a l'avantage d'améliorer la qualité du service en réduisant les activités de transbordement et de correspondance, les délais et les risques de dommages matériels.

En Nouvelle-Écosse, la pseudo-location n'est pas légale, mais elle sera bientôt définie et contrôlée par une loi, tout comme c'est le cas actuellement en Ontario et au Québec. Cependant, il est nécessaire d'énoncer l'objectif de tout nouveau règlement sur la location. Certains sont d'avis que cette réglementation aurait simplement pour effet de sanctionner certaines activités auparavant illégales. Récemment (en 1977), le gouvernement du Québec a décrété de nouveaux règlements sur la location et plusieurs groupes se disent satisfaits de ces règlements [4].

Les expéditeurs peuvent également recourir au transport privé lorsque les conditions du contrôle réglementaire se révèlent trop coûteuses. On a déjà soutenu que les activités de camionnage privé s'accroîtront si les taux du camionnage pour compte d'autrui atteignent un niveau supérieur au niveau

concurrentiel. Un certain nombre d'études ont indiqué que les camionneurs privés constituent un concurrent direct des transporteurs commerciaux. Au Canada, McLachlan démontre que les expéditeurs situés dans les provinces réglementées font davantage appel à leur propre flotte de camions que leurs semblables des provinces où les forces du marché fonctionnent librement [5]. Oi et Hunter en sont arrivés à la même conclusion et ont démontré que le transport privé fait fonction de concurrent direct du transporteur public plutôt que le chemin de fer [6].

Cependant, l'expéditeur ne réalisera ce changement du public au privé qu'après avoir pesé sérieusement le pour et le contre. En outre, il devra tenir compte: a) du fait que le transport privé supporte un taux d'utilisation inférieur, et b) du fait que le mouvement normal de ses marchandises se fait plutôt dans une direction et que les camions retournent souvent vides à leur point d'origine, car le transporteur privé n'a pas le droit de faire de la sollicitation auprès d'autres expéditeurs.

Comme les données sur le camionnage privé en Nouvelle-Écosse sont déficientes, il nous faut recourir à d'autres études pour confirmer cette affirmation. Dans leur étude, Oi et Hunter ont montré que la charge moyenne par véhicule-mille d'un transporteur privé est inférieure à la charge moyenne de tous les transporteurs publics [7]. En Ontario, deux études effectuées par le Select Committee de la Législature de l'Ontario vont dans le même sens. En effet, selon la première étude du Select Committee, le poids total en charge moyen était de 73 000 livres pour un transporteur public et de 71 300 livres pour un transporteur privé [8]. La seconde étude, effectuée en 1976, indique que la répartition procentuelle des milles parcourus à vide s'établissait respectivement à 24,4 % et 15,84 % pour les transporteurs privés et les transporteurs publics. Pour les distances parcourues à charge légère (25 % ou moins du poids total en charge possible), les pourcentages atteignaient 31,17 % pour les transporteurs privés et seulement 3,82 % pour les transporteurs publics [9].

D'autre part, Miller et Moore ont comparé les coefficients d'occupation des transporteurs privés et publics à leurs voyages de retour et ont conclu que les taux d'utilisation des transporteurs publics excédaient d'au moins 10 % ceux des transporteurs privés [10].

Néanmoins, le camionnage privé contrôle une partie du marché et, comme Stressy l'indique, les camionneurs privés détiennent un avantage dans le cas des petits envois et des mouvements effectués sur de courtes distances, car ils peuvent alors conserver leurs frais de terminus à un niveau minimum [11].

Les données disponibles sur le volume de fret transporté par l'industrie du camionnage privé ne sont pas très précises. En Ontario, on estime que le camionnage privé représente au moins le tiers des activités de camionnage dans cette province [12]. Cette proportion augmenterait vraisemblablement si certaines propositions mises de l'avant l'an dernier par certains groupes d'expéditeurs devaient être adoptées. Ces derniers avaient proposé que l'on modifie le Public Commercial Vehicle Act de l'Ontario de façon à permettre à une entreprise qui transporte ses propres marchandises de transporter également celles d'une firme affiliée moyennant rémunération sans être tenue de satisfaire aux conditions de commodité et nécessité publiques imposées aux transporteurs publics. Les transporteurs pour compte d'autrui se sont opposés fortement à l'apparition du camionnage intersociétés, soulignant que de semblables modifications avaient eu des conséquences néfastes en Saskatchewan et au Manitoba. Dans ces provinces, le camionnage privé a pris une telle ampleur que les profits des transporteurs publics ont chuté lamentablement. La possibilité de restreindre les activités de camionnage privé est actuellement à l'étude.

Les camionneurs pour compte d'autrui qui sont membres de l'Ontario Trucking Association affirment également que les activités de camionnage illégal, dont on ne peut sous-estimer l'importance, prendraient des proportions alarmantes sous forme de camionnage privé, si les activités de camionnage intersociétés devaient être permises [13]. De plus, en vertu des lois actuelles, le transport intersociétés n'est permis que lorsqu'une entreprise contrôle entièrement l'autre et ne peut s'effectuer que si la filiale à part entière devient une division active au sein de la compagnie mère. Soulignons cependant qu'aux États-Unis, le camionnage privé intersociétés est permis en vetu du Motor Carrier Act de 1980 [14].

En Nouvelle-Écosse, les données sur le volume de fret transporté par les producteurs pour leur propre compte ne sont pas très précises. On estime cependant que les activités de camionnage privé représentent 30 % des activités de camionnage en Nouvelle-Écosse.

En résumé, les parts relatives du transport privé et du transport public dépendront: a) de la réglementation, b) de la qualité du service du transport, et c) du montant qu'il en coûte pour faire appel aux transporteurs publics. Il semble que, en Nouvelle-Écosse, tout comme c'est le cas dans d'autres parties du Canada et des États-Unis, certains grands groupes industriels comme l'industrie du pétrole, de l'imprimerie, de l'alimentation, du meuble et du bois font un usage important du camionnage privé.

Lorsque les besoins de services d'une industrie résident principalement dans le transport sur de courtes distances, cette industrie fera vraisemblablement davantage

appel au camionnage privé, surtout s'il s'agit d'une petite entreprise.

L'industrie du camionnage public de la Nouvelle-Écosse est assujettie aux règlements et exigences que prescrit la Commission, tandis que l'industrie du camionnage privé ne l'est pas et n'est pas soumise à la réglementation fédérale. Cette exemption s'explique en partie par l'impossibilité d'appliquer certains règlements (comme la réglementation des taux) à des entreprises pour lesquelles ces taux représentent un prix interne.

Quant à la concurrence du chemin de fer, elle peut s'évaluer d'après: a) la qualité du service - rapidité, fréquence, structure des taux, ou b) la disponibilité pour l'expéditeur. En raison de son emplacement précis et de la récente tendance à éliminer des lignes non rentables, le chemin de fer semble présenter plus d'inconvénients. Bien qu'il offre des avantages comparatifs dans le cas du chargement lourd et des longues distances, il est de plus en plus cantonné au transport de matières premières sur de longues distances et, par conséquent, le champ de substitutions possibles se rétrécit. Le chemin de fer n'en demeure pas moins un substitut très efficace dans le cas du transport d'automobiles.

Les diverses formes de substituts intramodaux et intermodaux indiquent que les transporteurs ont la possibilité de contourner la réglementation établie par la Commission tout en oeuvrant au sein de l'industrie du camionnage. Les expéditeurs peuvent utiliser d'autres modes de transport, mais ont tendance à oeuvrer dans différents sous-marchés, selon les avantages et les conditions de chacun d'eux.

Au même moment, les différents substituts offrent aux expéditeurs une certaine flexibilité qui permettrait d'atteindre une efficacité comparable à celle qui prévaudrait dans un système concurrentiel. La substitution est un mécanisme par lequel les expéditeurs s'adaptent aux conditions créées par la réglementation. Les substituts internes et externes à l'industrie du camionnage pour compte d'autrui définissent nettement les limites pratiques de la réglementation.

NOTES

[1] M. BOUCHER, Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage, Commission canadienne des transports, 1979.

[2] G.S. BECKER, "Crime and Punishment: An Economic Approach" réimprimé dans The Economic Approach to Human Behaviour, Chicago, The university of Chicago Press, 1976, p. 39-85.

[3] M. BOUCHER, op. cit., p. 26.

[4] Au Québec, l'expéditeur peut avoir recours à des services de location. Il n'a qu'à prouver que le chauffeur du camion loué est l'un de ses propres employés. Les transporteurs publics qui ont pour filiales des entreprises de location peuvent également continuer à fournir des services de location qui ne sont pas permis en vertu des autorisations de transport des transporteurs publics.

M. BOUCHER, op. cit., p. 44.

[5] L'analyse de régression indique que le pourcentage de tonnes-milles enregistré par les transporteurs privés est beaucoup plus élevé dans les provinces réglementées que dans les provinces non réglementées. Ces conclusions s'appliquent non seulement aux industries qui ont toujours eu recours au transport privé, comme l'industrie forestière et pétrolière, mais aussi à l'industrie chimique qui est censée avoir eu recours au mode privé si d'autres substituts existent.

D.L. MCLACHLAN, "Canadian Trucking Regulations" The Logistics and Transportation Review, volume 8, n° 1, janvier 1972, p. 73-75.

[6] W.Y. OI et A.P. HUNTER, Economics of Private Truck Transportation, Dubuque, W.C. Brown Company Publishers, 1965, p. 98-162.

[7] Le tableau suivant, tiré de la recherche de Oi et Hunter, fournit une comparaison de la charge moyenne par véhicule de certains transporteurs routiers:

Charge moyenne par véhicule (en tonnes)

Transporteur	Camion	Voiturier remorqueur et semi-remorque
Réglementé par l'ICC	1,94	7,80
Produits agricoles ou à l'intérieur d'un État	2,17	8,99
Privé	1,09	6,76
Moyenne	1,20	7,55

Source: W.Y. Oi et A.P. Hunter, Economics of Private Truck Transportation, op. cit., p. 109.

[8] "A Public Policy Direction for the Highway Transportation of Goods", Final Report of Select Committee of the Legislature on Highway Transportaton of Goods, Toronto, Queen's Park, 1977, p. III-66 à III-81.

[9] "Ontario Trucking Industry: Empty and Light Mile Survey" reproduit dans Final Report of Select Committee of the Legislature on Highway Transportation of Goods, partie VIII, annexes, Toronto, Queen's Park, 1977, p. 334-386.

[10] Pourcentage de retours à vide des camions privés et réglementés, États-Unis, 1969

Genre de remorque	Camionneur privé	Camionneur public
Plate-forme	40,9	35,9
Remorque ouverte	35,7	20,5
Remorque tout usage	31,4	19,0
Autres	30,5	21,1

Sources: T.G. Moore, "Deregulating Surface Freight Transportation" dans Promoting Competition in Regulated Markets, op. cit., p. 63.

[11] D. STRESSY, "Cost Structure of Private and For-hire Motor Carriage", Transportation Journal, volume 15, n° 3, printemps 1976, p. 40-48.

OI et HUNTER, op. cit., p. 191-226.

[12] TRANSPORTS CANADA, An Interim Report On Freight Transportation in Canada, Ottawa, 1975.

MINISTÈRE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS DE L'ONTARIO, Transportation in the Province of Ontario, 1975.

[13] Sandy FIFE, "Truckers want freeze on private carrier growth", Canadian Transportation and Distribution Management, janvier 1981, p. 21-22.

[14] Aux États-Unis, toute compagnie détenant à part entière (100 %) une autre entreprise peut, lorsque l'ICC est avisée des nom et adresse de la filiale, entreprendre des activités de camionnage privé au sein de l'entreprise. Une entreprise distincte de transport à part entière a le droit de desservir des sociétés affiliées.

Sandy FIFE, op. cit.

Chapitre 9

OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME DE SUBVENTIONS

Les subventions au transport ont servi explicitement d'outil de développement dans les provinces maritimes [1] depuis l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en 1927.

Les subventions au transport avaient principalement pour buts: a) d'augmenter les revenus à l'échelle dans l'industrie du transport, et b) d'atteindre les objectifs de politique publique tels que la répartition du revenu et le développement [2]. À cet égard, un auteur souligne que les faiblesses régionales découlaient des facteurs de distance, de transport et des taux de transport; ce qui a incité le gouvernement fédéral à intervenir par l'entremise de divers accords de subvention [3]. Le présent chapitre ne traite pas des pour et des contre des subventions, mais contient certains commentaires sur les effets des subventions sur l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse.

Les subventions sont disponibles pour les marchandises transportées en direction de l'ouest depuis le "territoire choisi" (région des provinces atlantiques et la partie du Québec à l'est de Lévis et Diamond Junction), comme l'illustre la figure 9.1. Bien que les subventions soient en vigueur depuis des dizaines d'années pour le transport ferroviaire dans toute la région en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ce n'est qu'en 1969, lors de l'adoption de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique (LSTMRA), que l'industrie du transport pour compte d'autrui a pu bénéficier de subventions similaires pour le mouvement de marchandises à l'extérieur de la région. La subvention équivalait à une réduction de 30 % de la partie du tarif applicable à la région atlantique.

Examinons d'abord brièvement la nature des paiements de subventions en Nouvelle-Écosse. Les commentaires qui suivent sont basés sur des données compilées à partir de travaux et entrevues antérieurs.

Le tableau 27 indique les sommes totales déboursées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la LSTMRA. La colonne 3 indique les sommes que l'industrie du camionnage a reçues en vertu de ce dernier programme et la différence entre les colonnes 2 et 3 représente les montants accordés au transport

Figure 9.1

TERRITOIRE CHOISI

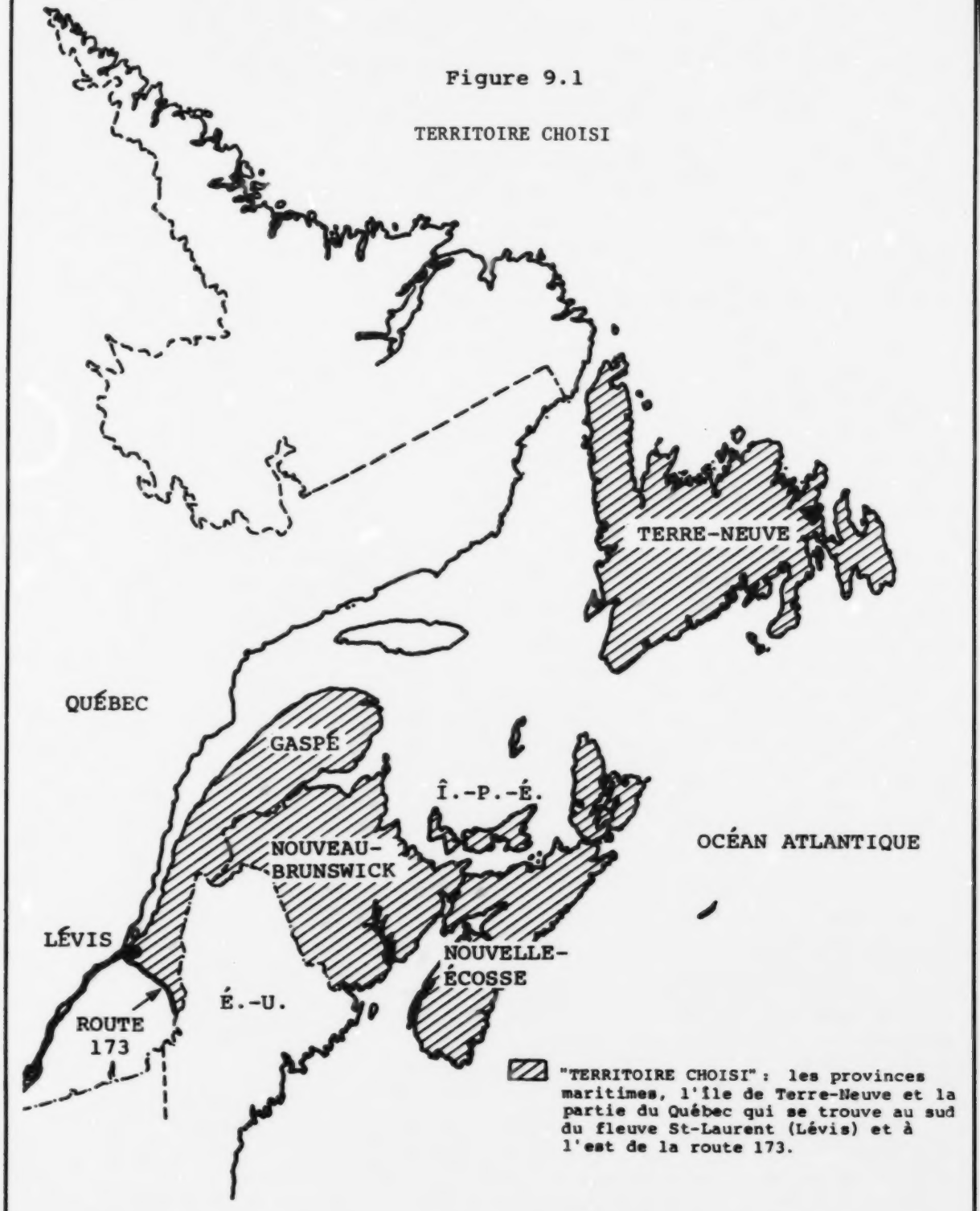


Tableau 27

LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES ET PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE, 1970-1971 À 1979-1980
(en millions de dollars)

Exercice financier	LTTMPM (1)	LSTMRA (2)	Camionnage (3)	Total (4)
1970-1971	14,0	1,4	1,4	15,4
1971-1972	13,1	7,0	7,0	20,1
1972-1973	13,0	11,4	11,4	24,4
1973-1974	14,0	16,0	16,0	30,0
1974-1975	15,1	21,5	20,6	36,6
1975-1976	16,0	23,7	21,9	39,7
1976-1977	17,1	27,1	25,0	44,2
1977-1978	16,1	29,9	28,0	46,0
1978-1979	15,4	41,2	36,3	56,6
1979-1980	11,7	48,6	37,7	60,3

Exercice choisi	Du territoire choisi				
1977	Vers l'ouest, régulières	Vers l'ouest, sélectives	Transporteurs réglementés	Transporteurs non réglementés	Tous les transporteurs
Total des revenus facturés	21 149 290	15 988 475	109 826 876	45 410 904	155 237 816
Total des subventions versées	5 155 859	1 555 474	14 986 547	6 471 235	21 457 782

Source: Correspondance avec la Commission canadienne des transports.

ferroviaire. La colonne 3 est détaillée au tableau 28 qui indique les subventions que l'industrie du camionnage a reçues en vertu de chacun des programmes.

Le tableau 29 indique quelques-unes des principales marchandises auxquelles les paiements de subventions s'appliquent pour le transport en provenance de la Nouvelle-Écosse, tant pout les mouvements en direction de l'ouest que pour le trafic interne. Il convient de mentionner que les chiffres des subventions au trafic en direction de l'ouest en vertu de la LSTMRA ont été obtenus sur la base d'un échantillon de 25 % des mouvements en direction de l'ouest, tandis que les données des subventions applicables au trafic interne provenaient d'un échantillon de 5 % sur les mouvements à l'intérieur du territoire choisi. Malgré la petitesse de l'échantillon, les données sont très révélatrices à l'égard des revenus facturés et des subventions versées pour la Nouvelle-Écosse.

En vertu du programme de la LSTMRA pour le trafic en direction de l'ouest - territoire choisi de la Nouvelle-Écosse - le poisson apprêté congelé et les panneaux de construction sont les principaux produits pour lesquels des subventions ont été versées. Cependant, il faut s'attendre à ce que l'importance des pneus et pièces de caoutchouc se soit accrue en 1979. En Nouvelle-Écosse, la majeure partie des subventions régulières ont été versées aux articles ménagers qui ont en effet reçu un montant dix fois plus élevé que les rebuts et résidus de métal, qui viennent au deuxième rang.

Sur le plan intraprovincial pour le trafic interne réglementé (type 1), la gazoline et le mazout distillé viennent en tête de liste quant à l'importance des subventions accordées; en ce qui a trait au trafic interne non réglementé (type 2), les produits forestiers, les billes de bois, les rondins et les copeaux de bois viennent au premier rang.

Le tableau 30 indique, d'une façon générale, la répartition des subventions (y compris la LSTMRA, les réductions de la taxe sur le carburant, etc.) entre les catégories I à III, par province de domicile. On peut voir que, en 1978, les transporteurs de fret domiciliés en Nouvelle-Écosse ont reçu environ 49 % du montant total versé aux transporteurs du Nouveau-Brunswick. La différence se fait sentir surtout chez les transporteurs de la catégorie I: en effet, bien que le nombre des transporteurs de la catégorie I soit égal dans les deux provinces, ceux du Nouveaux-Brunswick ont reçu un montant trois fois plus élevé que ceux de la Nouvelle-Écosse.

Chez les transporteurs de la catégorie II, la Nouvelle-Écosse compte environ 50 % de transporteurs de plus que le Nouveau-Brunswick et, pourtant, les transporteurs de cette dernière province ont reçu le double du montant accordé à la Nouvelle-Écosse. Seuls les transporteurs de la catégorie III

Tableau 28

SUBVENTIONS VERSÉES AU CAMIONNAGE EN VERTU DE LA LSTMRA
(en millions de dollars)

Subventions	70-71	71-72	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78	78-79	79-80
Régulières, vers l'ouest	1,4	1,6	2,1	2,8	3,8	3,7	4,7	5,0	7,1	7,5
Sélectives, vers l'ouest	-	-	-	-	0,7	1,1	1,4	1,5	2,4	2,5
Trafic interne[a]	-	5,4	9,3	13,2	16,1	17,1	18,9	21,5	19,5	0,9
Territoire choisi, trafic interne	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	23,1
Territoire provincial, trafic interne	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	3,7
Total	1,4	7,0	11,4	16,0	20,6	21,9	25,0	28,0	36,3	37,7

[a]Le déclin des subventions au trafic interne est attribuable à une diminution progressive des subventions qui a commencé en septembre 1978 et s'est terminée en 1980.

Source: Correspondance avec la Commission canadienne des transports.

Tableau 29

PROVINCE D'ORIGINE, PRINCIPALES MARCHANDISES: TOTAL DES REVENUS FACTURÉS ET DES SUBVENTIONS VERSÉES POUR LA NOUVELLE-ÉCOSSE, 1977

Programme	Marchandises	Total des revenus facturés ($)	Subventions ($)
Trafic en direction de l'ouest, LSTMRA[a]			
N.-É. - sélectif	Poisson apprêté congelé (emballé)	-	31 624,03
	Panneaux de construction	-	30 967,99
	Boîtes d'oeufs et articles connexes	-	10 405,26
	Pneus et pièces de caoutchouc	-	9 210,50
	Carpettes ou tapis tissés	-	7 688,60
N.-É. - régulier	Articles ménagers	-	104 481,41
	Rebuts et résidus de métal	-	8 353,29
	Pièces de carrosserie d'automobiles	-	4 898,53
	Produits manufacturés divers	-	3 339,32
	Rebuts et résidus de métal	-	3 130,54
Trafic interne, LSTMRA[b]			
Type 1[c]	Gazoline	105 206,01	15 974,83
	Mazout distillé	70 354,61	10 633,17
	Bière	45 639,03	6 837,98
	Denrées alimentaires mixtes	41 404,93	6 236,16
	Lait en vrac	39 526,09	6 052,31
Type 2[d]	Billes de bois	325 118,72	49 026,29
	Rondins	118 888,61	17 845,70
	Copeaux de bois	64 115,07	9 620,45
	Sable	36 262,20	5 435,37
	Sel gomme	33 654,31	-
	Sel ordinaie	-	5 091,41

[a]Échantillon de 25 %.
[b]Échantillon de 5 %.
[c]Trafic interne réglementé.
[d]Trafic interne non réglementé.

Source: Imprimés d'ordinateur de la Commission canadienne des transports.

Tableau 30

SUBVENTIONS VERSÉES AUX TRANSPORTEURS DE FRET, 1978

Province	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Catégories I, II & III	
	Nombre	Subventions ($)	Nombre	Subventions ($)	Nombre	Subventions ($)	Nombre	Subventions ($)
Canada	272	10 777 682	657	3 867 762	2 660	3 642 535	3 589	18 287 979
Terre-Neuve	3	262 876	3	153 220	61	537 342	67	9 540 038
Île-du-Prince-Édouard	0	0	3	339 719	17	240 371	20	580 090
Nouvelle-Écosse	6	1 393 806	19	779 891	88	746 822	113	2 920 519
Nouveau-Brunswick	6	3 977 761	14	1 534 543	69	720 794	89	6 233 098
Québec	60	4 455 132	163	950 563	647	949 354	870	6 355 049
Ontario	106	683 037	195	66 772	687	265 086	988	1 014 895
Manitoba	16	0	16	0	115	29 353	147	29 353
Saskatchewan	3	0	22	250	113	21 874	138	22 124
Alberta	39	5 070	117	7 748	444	60 150	600	72 968
Colombie-Britannique	33	0	100	35 056	413	70 789	546	105 845
Yukon et Territoires-du-Nord-Ouest	0	0	5	0	6	0	11	0

Source: Statistique Canada, Transporteurs routiers - enquête sur le fret, 1978.

de la Nouvelle-Écosse (dont le nombre atteint 88 comparativement à 69 pour le Nouveau-Brunswick) ont reçu un montant supérieur à ceux du Nouveau-Brunswick.

Malgré certaines modifications apportées aux catégories admissibles aux subventions en 1978, les paiements totaux accordés aux camionneurs en 1977-1978 et 1979-1980 ont varié entre 6 969 000 $ à 8 844 000 $ en 1978-1979 et 7 977 000 $ en 1979-1980 (voir les tableaux 31 à 33). Une étude des données indique que, pour la Nouvelle-Écosse, les subventions internes sélectives et provisoires (RSSSPRA - LSTMRA jusqu'en septembre 1978) représentent la majeure partie des subventions accordées au transport de fret. Les subventions versées pour le trafic régulier et sélectif en direction de l'ouest ne représentaient que 8,3 % des subventions totales en 1978-1979 et 1979-1980.

Tableau 31

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: PAIEMENTS PAR PROVINCE, CAMIONS, 1977-1978

Province	S.T.M.R.A. ($)	S.S.R.A. ($)	S.S.T.M.R.A. ($)	Total ($)
T.-N.	122 829,33	-	2 263 592,55	2 386 421,88
Î.-P.-É.	65 645,04	27 373,60	725 413,62	818 432,26
N.-É.	547 252,66	36 195,98	6 386 480,06	6 969 928,70
N.-B.	1 161 951,69	550 074,04	6 908 101,82	8 620 127,55
QC	2 243 637,21	509 907,80	3 123 717,81	5 877 262,82
Ont.	397 837,21	216 832,92	123 184,30	737 855,02
Man.	243,30	-	-	243,30
Sask.	352,66	-	-	352,66
Alb.	1 351,45	-	87 162,68	88 514,13
C.-B.	30,83	-	-	30,83

Source: Correspondance avec la Commission canadienne des transports.

Quelle a été l'influence du programme de subventions sur l'industrie du camionnage? Pour répondre à cette question, il faudrait procéder à une analyse détaillée des données; néanmoins, nous commenterons brièvement certains aspects importants. Les conclusions que nous tirerons proviennent de déductions plutôt que d'une analyse directe. Depuis que l'industrie du camionnage pour compte d'autrui peut bénéficier des subventions, c'est-à-dire depuis 1969, l'industrie du

Tableau 32

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: PAIEMENTS PAR PROVINCE, CAMIONS, 1978-1979

Province	STMRA ($)	SSRA ($)	SSTMRA ($)	SSSPRA Sélectives ($)	SSSPRA Provisoires ($)	TOTAL ($)
T.-N.	145 938,95	-	2 421 888,00	597 216,09	122 923,69	3 287 966,73
N.-É.	705 754,57	32 482,23	6 185 765,61	1 555 959,16	364 681,87	8 884 643,44
Î.-P.-É.	84 752,13	38 011,43	781 431,11	132 903,69	67 073,20	1 104 171,56
N.-B.	2 074 299,56	1 038 065,35	7 057 090,26	2 455 845,96	496 412,31	13 121 713,44
QC	3 580 342,65	959 623,60	2 904 351,40	1 475 607,29	62 539,53	8 982 464,47
Ont.	537 508,80	315 923,42	42 592,05	-	-	896 024,27
Man.	115,94	-	-	-	-	115,94
Sask.	-	-	385,46	896,97	-	1 282,43
Alb.	1 267,82	-	118 636,44	-	20 053,91	139 958,17
C.-B.	106,02	-	-	-	-	106,02
TOTAL	7 130 086,43	2 384 106,03	19 512 140,33	6 218 429,16	1 133 684,51	36 378 446,47

Rail - SSRA	2 583 328,58 $	Eau - SSSPRA	52 410,63 $
Rail - SSSPRA	2 269 194,63 $	TOTAL	52 410,63 $
TOTAL	4 852 523,21 $		

Source: Correspondance avec la Commission canadienne des transports.

Tableau 33

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: PAIEMENTS PAR PROVINCE, CAMIONS, 1979-1980

Province	STMRA ($)	SSRA ($)	SSTMRA ($)	SSSPRA Sélectives ($)	SSSPRA Provisoires ($)	TOTAL ($)
T.-N.	140 586	16 066	202 010	2 235 360	442 439	3 036 461
N.-É.	508 283	25 721	239 965	5 916 033	1 289 940	7 979 942
Î.-P.-É.	56 144	28 728	28 803	686 185	155 400	955 260
N.-B.	2 166 472	1 096 643	370 146	8 924 026	1 469 894	14 027 181
QC	4 070 450	1 106 076	118 242	5 192 652	302 958	10 790 378
Ont.	588 721	298 158	-	636	-	887 515
Alb.	-	-	-	1 614	55 432	57 046
TOTAL	7 530 656	2 571 392	959 166	22 956 506	3 716 063	37 733 783

Rail - SSRA	2 898 120 $	Eau - SSSPRA	225 062 $
Rail - SSSPRA	8 004 106 $	TOTAL	225 062 $
TOTAL	10 902 226 $		

Source: Correspondance avec la Commission canadienne des transports.

camionnage a connu un taux de croissance supérieur et l'industrie du camionnage sous contrat s'est développée au détriment du secteur privé.

L'examen du nombre de permis en vigueur, bien qu'imparfait, peut servir de mesure des taux de croissance. Soulignons cependant que cette mesure n'est pas parfaite et doit être utilisée avec prudence, car elle reflète également la croissance économique et l'expansion industrielle dans la province.

À la fin des années 1970, la Nouvelle-Écosse comptait 1 159 transporteurs routiers et permis de transport extraprovincial en vigueur (à l'exclusion des permis temporaires, 95). Ces permis autorisaient des entreprises de camionnage domiciliées dans la province à utiliser quelques milliers de camions (2 873 en 1979). De plus, la catégorie des permis extraprovinciaux comptait 4 352 véhicules autorisés.

Une autre méthode consiste à examiner le volume global des marchandises transportées et le niveau des subventions versées à l'industrie du camionnage, bien que cette méthode comporte certaines lacunes. Cependant, pendant la période des années soixante-dix, le niveau des subventions versées au camionnage a connu un essor important, passant de 7 000 000 $ en 1971-1972 à 37 700 000 $ en 1979-1980 pour la région atlantique. Même si l'on tient compte de la composante inflationniste, il est évident que le nombre de voyages et de tonnes transportées dans la région a augmenté pendant la dernière décennie. Il est étonnant de constater que cette augmentation a été largement sous-estimée dans une étude qui portait sur les marchandises choisies et dans laquelle l'auteur tentait de prévoir les subventions qui seraient versées en 1975 en partant de données de 1971 [4].

En ce qui a trait au développement de l'industrie publique comparativement au secteur privé, il est difficile d'obtenir des données détaillées. S'il est vrai que l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse a connu un certain essor, il est improbable que le secteur public ait de plus en plus tendance à remplacer l'industrie privée. Même en admettant que c'était le cas au cours des années soixante-dix, il y a tout lieu de croire que nous assistons au phénomène inverse, si l'on en juge par certaines données recueillies auprès de diverses entreprises.

Les entrevues que nous avons menées auprès de diverses entreprises nous incitent également à conclure que l'importance des subventions en pourcentage de leurs revenus n'était pas la même pour tous, variant de 4 % à 15 % pour les transporteurs des catégories I et II. Ce phénomène est attribuable, du moins en partie, aux produits transportés et aux permis détenus.

Il est également possible d'envisager l'impact des subventions sur le plan interprovincial et le plan intraprovincial. Quant au transport interprovincial, son essor est attribuable, du moins en partie, aux subventions qui ont permis aux expéditeurs de divers produits en Nouvelle-Écosse d'être plus compétitifs dans le grand marché central de l'Ontario et du Québec. De plus, dans le cas de certaines marchandises, les subventions ont permis à des entreprises de la Nouvelle-Écosse de pénétrer des marchés normalement desservis par le Québec.

En ce qui a trait au niveau intraprovincial, quelques grandes entreprises ont indiqué qu'il fallait également tenir compte de certains autres facteurs, comme la composition de la charge. Même en admettant qu'une entreprise puisse transporter une proportion élevée du trafic dans une région donnée, par exemple 70 %, ce trafic sera constitué le plus souvent de CIC, sauf dans 20 % ou 30 % des cas [5]. Cela découle de la nature de la production, de l'ampleur de la base économique et de la répartition des cités et villes. De plus, de nombreuses entreprises qui résident dans une région éloignée, comme la vallée de l'Annapolis ou Truro, considèrent néanmoins Halifax comme la base principale et le voyage partant de cette ville à d'autres parties de la province est jugé comme l'aller, tandis que les autres parties du trajet font partie du retour.

Enfin, il faut signaler la croissance du nombre de transporteurs dont le revenu est inférieur à ceux de la catégorie III, ce qui permet de conclure que les subventions ont facilité l'accès à l'industrie, surtout si l'on tient compte du fait que la majeure partie des charges transportées sont des CIC.

NOTES

[1] La subvention accordée en vertu de la LTTMPM s'applique au "territoire choisi", qui comprend les provinces maritimes.

[2] John HEADS, La base économique des subventions aux transports, Commission canadienne des transports, 1975.

F.R. CASAS et Y. KOTOWITZ, Subventions au transport et politique de redistribution régionale, Commission canadienne des transports, 1976.

[3] H.J. DARLING, Historique des subventions directes au transport au Canada, Commission canadienne des transports, 1975.

H. MOHRING, "Transport Subsidies and the Economic Development of the Atlantic Provinces" dans K.W. Studnicki-Gizbert (éd.), Issues in Canadian Transport Policy, Toronto, MacMillan, 1974.

[4] ADI Limited, Estimates of 1975 Subsidy Payments on Selected Commodities under Intra-Regional Freight Subsidies, décembre 1974.

[5] Lorsqu'elles sont utilisées dans la présente étude, les expressions CCC et CIC désignent respectivement charge complète de camion et charge incomplète de camion.

Chapitre 10

CONCLUSIONS

Bien qu'une étude récente ait indiqué que la réglementation est coûteuse, difficle à administrer et, par conséquent, devrait être abolie pour les transporteurs "pour compte d'autrui" [1], il est difficile d'appliquer cette proposition à la lettre à la situation de la Nouvelle-Écosse.

Les tenants de l'abolition de la réglementation prétendent que celle-ci ne parvient pas à satisfaire le consommateur et ne peut contrôler la capacité. À leurs yeux, l'abolition de la réglementation représente la meilleure solution commerciale. Néanmoins, il est nécessaire d'évaluer les conséquences de cette proposition sur le plan des taux et des services disponibles aux expéditeurs, des répercussions qu'elle aura sur les consommateurs et de la possibilité pour les entreprises de camionnage d'assurer un niveau donné de services.

L'une des méthodes pouvant servir à déterminer les répercussions possibles de l'abolition de la réglementation est celle de la segmentation de l'industrie: structure, conduite et rendement. Chow résume ainsi cette méthode:

> "L'industrie du camionnage comporte toutes les caractéristiques qui peuvent faire d'elle une industrie concurrentielle; par conséquent, l'abolition de la réglementation entraînerait un accroissement du rendement de l'industrie." [2]

Pour arriver à déterminer si la réglementation est souhaitable ou non, il faut établir une borne objective pour juger le rendement, ce qui n'est pas facile. Les différences observées sur le plan du niveau de service, de la demande et des coûts des intrants indiquent qu'il faut s'attendre à des niveaux de rendement différents entre les provinces dans l'industrie du camionnage.

La nature de l'économie de la Nouvelle-Écosse ne présente pas des conditions semblables à celles qui existent dans des provinces comme l'Ontario et l'Alberta, où le secteur du transport doit répondre à des demandes extraordinaires pendant une période déterminée. Le trafic transporté entre les points de la Nouvelle-Écosse se compose en grande partie de CIC. Par conséquent, si l'on veut comparer la province de la Nouvelle-Écosse à une autre province, celle de la Saskatchewan semble le choix le plus approprié.

De plus, certains auteurs n'ont pas accordé suffisamment d'importance à l'hétérogénéité d'une industrie provinciale ainsi qu'à d'autres facteurs tels que la distance moyenne de expéditions, la nature des routes et les régions locales à desservir. Comme les CIC représentent une bonne partie du trafic de marchandises en Nouvelle-Écosse, il est normal que l'industrie du transport se compose d'entreprises de grande taille qui doivent investir dans des installations de terminus.

Sur le plan de la structure de l'industrie, les données indiquent que le nombre d'entreprises faisant affaires en Nouvelle-Écosse a augmenté, tant au niveau intraprovincial qu'au niveau interprovincial. Cependant, la proportion de transporteurs domiciliés (33 %) n'a pas vraiment changé au cours de la période de 1975-1978. Les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse représentent plus de 90 % du nombre total de transporteurs intraprovinciaux, alors que, sur le plan extraprovincial, ils constituent moins du tiers des transporteurs.

Il faut également signaler une tendance récente qui pourrait être source de graves problèmes. Certaines grandes entreprises ont contourné le règlement exigeant de demander un permis pour un itinéraire ou une route donné en achetant le contrôle d'une société ainsi que le permis applicable à la région désirée. Grâce à cette méthode, certaines entreprises ont vu leur pouvoir commercial s'accroître et il n'est pas présomptueux d'affirmer que, pour la Nouvelle-Écosse et la région atlantique, les expéditeurs se retrouveront, très bientôt, devant "sept grandes" entreprises monopolisant le trafic interprovincial: Day & Ross (qui a acheté McKay's Transport, Atlantic Transport et Elroy's Transport), Midland, Maritime-Ontario, Smith Transport, Speedway, Thompsons et Jodrey & Pulsifer (qui ont récemment acheté Macks Transfer).

Signalons également qu'en Nouvelle-Écosse, les coûts directement reliés aux demandes de permis ne sont pas aussi élevés que dans les autres juridictions et, comme nous l'avons déjà mentionné dans un autre chapitre, le nombre de requérants auxquels un permis a été refusé au cours des dernières années est relativement infime.

Pour évaluer la conduite des entreprises de camionnage, plusieurs auteurs ont utilisé le prix du service de transport pour compte d'autrui pour le public consommateur pour déterminer l'impact de la réglementation. Toutefois, un niveau de prix donné dans une province comparativement à une autre n'indique pas nécessairement qu'une plus grande stabilité prévaudra dans l'une ou l'autre des provinces. Il y a tout lieu de s'attendre à ce que le prix unitaire des envois CIC soit plus élevé que celui des envois CCC.

Si, dans certaines provinces, la réglementation du camionnage visait avant tout à promouvoir la stabilité des bénéfices en Nouvelle-Écosse, elle devait également assurer aux expéditeurs un service relativement fiable. Compte tenu de la structure de l'économie de la Nouvelle-Écosse, l'optimum de compétition qu'offre une concurrence libre sur le plan de l'entrée et des taux comparativement aux coûts doit être compensé par le facteur de la qualité du service et la possibilité de l'abandon du rail dans certaines régions.

Il est évident que la concurrence est beaucoup plus forte dans les grands centres, comme Halifax - Dartmouth que dans les petites régions éloignées.

Il est difficile d'évaluer les pour et les contre de la réglementation en se fondant sur le rendement de l'industrie du camionnage public. Lorsqu'on examine la structure de l'industrie et notamment le nombre d'entreprises, il eût été normal de s'attendre à ce que les transporteurs des catégories I et II produisent des rendements plus élevés que ceux de la catégorie III, compte tenu du pouvoir oligopolistique qu'ils peuvent exercer et du fait que leurs itinéraires leur permettent de transporter davantage de CCC. Cependant, ce n'est pas ce qui ressort de l'analyse des taux de rendement et il faut conclure que les entreprises, malgré leur nombre et leur taille, font face à une concurrence qui exerce des pressions sur la structure des taux.

Cependant, lorsqu'on examine le rendement des trois catégories de transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse à l'aide du ratio de la dette totale à la valeur nette, du ratio de liquidité et du ratio du fonds de roulement, on s'aperçoit que les transporteurs domiciliés de la Nouvelle-Écosse ont connu un rendement supérieur à celui des transporteurs des autres provinces atlantiques, dans tous les cas, et à celui de l'ensemble du Canada, dans la plupart des cas.

De plus, fait étonnant, les petites entreprises de camionnage se ralient actuellement à la Commisson qui n'assure que peu de protection aux détenteurs actuels de permis. L'abolition de la réglementation ferait disparaître cette protection.

La viabilité de l'industrie peut également être déduite du nombre de permis annulés. Sur le plan intraprovincial, le nombre de permis annulés est passé de 44 en 1976 à 8 en 1979, alors que, dans le cas des permis extraprovinciaux, le nombre a chuté de 51 en 1975 à 19 en 1979. Si l'on ajoute à cela le fait que peu de requérantes voient leur demande refusée, il est permis de conclure que l'accès à l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en Nouvelle-Écosse est relativement facile.

Les recommandations que formule le Conseil économique du Canada dans sa récente étude conviennent-elles à l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse? Si certaines recommandations semblent souhaitables, d'autres doivent être nuancées ou rejetées. Les commentaires qui suivent s'appliquent uniquement à certains aspects des recommandations précises contenues dans l'étude du Conseil économique. D'abord, en ce qui a trait à la Nouvelle-Écosse, la recommandation visant à éliminer le dépôt des tarifs ne semble pas justifiée. En effet, selon l'étude du Conseil: a) la Commission devrait conserver les pouvoirs qu'elle juge nécessaires à l'égard de l'obtention de données sur les taux, et b) la pratique courante veut qu'une entreprise de camionnage soit uniquement tenue de déposer un tarif que les concurrents sont libres de suivre. L'Atlantic Provinces Tariff Bureau ne s'oppose pas à la concurrence et ne cherche pas à limiter la liberté de ses membres; de plus, les données sur les taux sont facilement accessibles.

Le Conseil économique recommande également qu'un nouvel organisme s'occupe de l'octroi des permis interprovinciaux sous l'égide de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Ce système pourrait simplifier le processus sur le plan des demandes, mais pourrait se révéler moins efficace que le système actuel en raison d'une connaissance insuffisante de la situation économique provinciale. De plus, la suggestion visant à imposer des périodes d'attente ajustables entre deux provinces pourrait entraîner des rivalités injustes.

La recommandation la plus discutable du Conseil est celle de l'abolition du critère de commodité et nécessité publiques et de son remplacement par une liste d'attente des requérants assujettis à des exigences spécifiques. En effet, si une commission devait déterminer à sa guise la durée de la période d'attente, l'instabilité ou la rigidité ne ferait que s'accroître.

Comme le public expéditeur semble raisonnablement satisfait du rendement de l'industrie, il est normal que les changements au processus de réglementation s'effectuent lentement en Nouvelle-Écosse. Plusieurs expéditeurs redoutent que l'assouplissement de la réglementation entraîne une baisse de la qualité du sevice dans certaines parties de la province, notamment si le service ferroviaire est abandonné. Compte tenu de cette possibilité, plusieurs expéditeurs semblent accorder plus d'importance à la stabilité des prix et du service qu'à la possibilité de baisser les taux. Dans une récente étude, la Commission de transport des provinces atlantiques montrait en effet qu'un expéditeur ou destinataire sur 20 à 25 expéditeurs est moins préoccupé par le coût du camionnage que par le niveau de service désiré.

NOTES

[1] CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA, Pour une réforme de la réglementation, Ottawa, 1981, p. 22-24.

[2] G. CHOW, "Studies of Intrastate Trucking Regulation - A Critique", Transportation Journal, vol. 19, n° 4, été 1980, p. 25.

APPENDICES

Appendice A

CARACTÉRISTIQUES ET CRITÈRES APPLICABLES AUX ACTIVITÉS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

a) Service:

i) général: toutes les marchandises;
ii) restreint: certaines sortes de marchandises; transport sous contrat (expéditeur désigné); service spécial (équipement spécial, c.-à-d. transport de meubles, remorquage, camions blindés, transport de lait et de crème, camions-citernes à température contrôlée, camions-citernes, fardiers et autres).

b) Itinéraire:

i) itinéraire désigné entre le terminus et des points intermédiaires;
ii) le transporteur peut grouper des itinéraires pour un service transitaire;
iii) le point terminal inclut un rayon de 5 milles;
iv) la correspondance est permise.

c) Région:

i) entre des localités d'une région définie (comté ou région délimité); et
ii) correspondance permise.

d) Local:

i) à l'intérieur de la localité désignée;
ii) de la localité désignée à une autre dans un rayon de 25 milles;
iii) entre 2 localités dans un rayon de 25 milles depuis la localité désignée; et
iv) à l'intérieur d'une localité dans un rayon de 25 milles depuis la localité désignée.

e) Fréquence:

i) régulière (intervalles fixes: heures, jours ou semaines); et
ii) irrégulière.

f) Correspondance:

i) doit être autorisée; et
ii) le contrat de correspondance doit être déposé.

g) Location:

i) permise à certaines occasions comme lors d'un bris mécanique de l'équipement régulier, afin de transporter des denrées périssables ou d'autres denrées dont la livraison est urgente;
ii) un rapport écrit doit être déposé.

Source: Motor Vehicle Regulations, province de la Nouvelle-Écosse.

Appendice B

Tableau I

EMPLOI SELON LA PROFESSION, NOUVELLE-ÉCOSSE, 1976-1979

Profession	1976	1977	1978	1979
Direction, administration, etc.	60 000	63 000	68 000	70 000
Travail administratif	50 000	49 000	49 000	49 000
Commerce	34 000	32 000	33 000	36 000
Services	38 000	42 000	42 000	44 000
Professions du secteur primaire	19 000	18 000	20 000	19 000
Transformation des matières premières	37 000	39 000	42 000	44 000
Construction	25 000	24 000	23 000	25 000
Transport	15 000	16 000	16 000	16 000
Manutention et autres métiers	12 000	12 000	12 000	14 000
TOTAL[1]	292 000	294 000	306 000	316 000

[1]L'arrondissement des données donne un total approximatif.

Sources: Statistique Canada, Moyennes annuelles de la population active, 1975-1978, et Statistiques chronologiques sur la population active, chiffres réels, facteurs saisonniers et données désaisonnalisées.

Tableau II

MODES DE TRANSPORT DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS, DE LEURS ORIGINES AUX MARCHÉS FINAUX

Mode	R.-U.	Scand.	Eur. Nord	Méd.	É.-U.	Aust.	Ext. Orient	Caraïbes	Monde entier	St-Pierre
Inconnu	-	-	2	-	4	1	-	1	-	-
Air	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Rail	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Camion	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-
Bateau	21	4	24	5	15	7	8	38	1	6
TOTAL	26	4	26	5	74	8	8	39	1	6

MODES DE TRANSPORT DES IMPORTATIONS DEPUIS LEURS ORIGINES

Mode	R.-U.	Scand.	Eur. Nord	Méd.	É.-U.	Aust.	Ext. Orient	Caraïbes	Monde entier	St-Pierre
Inconnu	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-
Air	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-
Rail	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Camion	-	-	-	-	34	-	-	-	-	-
Bateau	25	13	25	7	5	3	18	8	-	1
TOTAL	26	13	26	7	48	3	18	8	0	1

Source: Centre canadien du transport maritime, Supplement Report to Nova Scotia Importers and Exporters, Canada, 1979.

Tableau III

LISTE DES DROITS COMMERCIAUX

Remorques de véhicules automobiles ou ensembles de camions-tracteurs et semi-remorques

(en kilogrammes)

De	3 601	à	4 100	74,00 $	De	26 801	à	27 000	754,00 $
	4 101		4 500	83,00		27 001		27 700	766,00
	4 501		5 000	98,00		27 701		28 100	778,00
	5 001		5 400	105,00		28 101		28 600	790,00
	5 401		5 900	120,00		28 601		29 000	802,00
	5 901		6 400	129,00		29 001		29 500	814,00
	6 401		6 800	145,00		29 501		29 900	826,00
	6 801		7 300	156,00		29 901		30 500	838,00
	7 301		7 700	174,00		30 501		30 800	850,00
	7 701		8 200	184,00		30 801		31 300	862,00
	8 201		8 600	203,00		31 301		31 500	874,00
	8 601		9 000	214,00		31 501		32 200	886,00
	9 001		9 500	231,00		32 201		32 700	898,00
	9 501		10 000	240,00		32 701		33 100	910,00
	10 001		10 400	258,00		33 101		33 600	922,00
	10 401		10 900	269,00		33 601		34 000	934,00
	10 901		11 300	289,00		34 001		34 500	946,00
	11 301		11 800	299,00		34 501		34 900	958,00
	11 801		12 200	317,00		34 901		35 400	970,00
	12 201		12 700	326,00		35 401		35 800	982,00
	12 701		13 200	345,00		35 801		36 300	994,00
	13 201		13 500	356,00		36 301		36 700	1 006,00
	13 501		14 100	375,00		36 701		37 200	1 018,00
	14 101		14 500	385,00		37 201		37 600	1 030,00
	14 501		15 000	404,00		37 601		38 100	1 042,00
	15 001		15 400	414,00		38 101		38 500	1 054,00
	15 401		16 000	433,00		38 501		39 000	1 066,00
	16 001		16 500	444,00		39 001		39 500	1 078,00
	16 501		17 000	464,00		39 501		39 900	1 090,00
	17 001		17 200	475,00		39 901		40 500	1 102,00
	17 201		17 700	496,00		40 501		41 300	1 126,00
	17 701		18 000	505,00		41 301		41 700	1 138,00
	18 001		18 600	526,00		41 701		42 200	1 150,00
	18 601		19 100	538,00		42 201		42 600	1 162,00
	19 101		19 500	550,00		42 601		43 100	1 174,00
	19 501		20 000	562,00		43 101		43 500	1 186,00
	20 001		20 500	574,00		43 501		44 000	1 198,00
	20 501		20 900	586,00		44 001		44 500	1 210,00
	20 901		21 500	598,00		44 501		44 900	1 222,00
	21 501		21 800	610,00		44 901		45 400	1 234,00
	21 801		22 200	622,00		45 401		45 800	1 246,00
	22 201		22 500	634,00		45 801		46 300	1 258,00
	22 501		23 100	646,00		46 301		46 700	1 270,00
	23 101		23 600	658,00		46 701		47 200	1 282,00
	23 601		24 000	670,00		47 201		47 600	1 294,00
	24 001		24 500	682,00		47 601		48 100	1 306,00
	24 501		25 000	694,00		48 101		48 500	1 318,00
	25 001		25 400	706,00		48 501		49 000	1 330,00
	25 401		25 900	718,00		49 001		49 400	1 342,00
	25 901		26 300	730,00		49 401		50 000	1 354,00
	26 301		26 800	742,00					

Source: Motor Vehicle Regulations, partie II, mars 1980.

Tableau IV

RATIO DU COÛT DU TRAVAIL POUR L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	35,4	33,1	37,0	35,6
Région atlantique (sauf la N.-É.)	26,8	26,4	24,9	25,2
Région atlantique	29,9	28,9	29,2	28,9
Canada	39,0	39,2	38,1	38,1
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	37,2	36,6*	39,6	36,7
Région atlantique (sauf la N.-É.)	19,1	- **	21,0	21,7
Région atlantique	26,0	24,8	26,8	26,5
Canada	41,2	41,2	39,8	39,9
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	30,6	28,6	33,9	35,0
Région atlantique (sauf la N.-É.)	29,0	32,1	27,7	27,6
Région atlantique	29,5	30,7	30,6	30,7
Canada	35,6	36,0	35,3	35,4
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	36,7	33,5	35,7	34,5
Région atlantique (sauf la N.-É.)	34,9	32,8	31,1	30,3
Région atlantique	35,6	33,1	32,7	31,8
Canada	35,9	35,9	34,9	33,7

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau V

REVENU D'EXPLOITATION TOTAL PAR UNITÉ MOTORISÉE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	44 074	48 359	49 533	55 772
Région atlantique (sauf la N.-É.)	57 557	65 165	75 477	79 234
Région atlantique	51 757	57 747	63 431	68 974
Canada	49 609	57 256	65 310	73 017
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	51 131	53 736*	58 091	71 534
Région atlantique (sauf la N.-É.)	127 874	- **	148 250	150 280
Région atlantique	81 780	89 044	99 044	110 478
Canada	59 823	69 317	77 837	91 005
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	62 182	66 577	57 959	53 988
Région atlantique (sauf la N.-É.)	58 672	61 752	72 953	72 632
Région atlantique	59 650	63 573	65 239	63 472
Canada	46 087	50 602	57 587	62 356
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	32 338	33 405	34 898	41 405
Région atlantique (sauf la N.-É.)	31 475	36 133	38 354	43 119
Région atlantique	31 843	35 010	37 040	42 502
Canada	33 823	38 657	41 477	46 443

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau VI

REVENU D'EXPLOITATION NET PAR UNITÉ MOTORISÉE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1 945	2 149	2 388	3 709
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2 463	3 154	1 962	4 035
Région atlantique	2 240	2 710	2 160	3 892
Canada	2 190	2 338	2 730	3 014
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	819	1 836*	1 677	4 457
Région atlantique (sauf la N.-É.)	7 047	- **	(885)	5 681
Région atlantique	3 307	4 287	513	5 062
Canada	2 663	2 617	2 933	2 864
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	3 396	2 978	3 404	3 593
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2 302	2 551	5 233	5 821
Région atlantique	2 607	2 712	4 292	4 726
Canada	1 612	2 159	2 574	3 050
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	2 234	1 926	2 414	3 047
Région atlantique (sauf la N.-É.)	929	1 623	2 136	2 374
Région atlantique	1 486	1 748	2 242	2 617
Canada	1 836	1 934	2 467	3 281

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau VII

REVENU D'EXPLOITATION TOTAL PAR EMPLOYÉ, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	26 521	31 340	32 442	37 143
Région atlantique (sauf la N.-É.)	35 310	38 856	45 261	49 078
Région atlantique	31 488	35 692	29 589	44 070
Canada	31 647	35 412	39 626	42 596
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	27 433	31 093*	33 045	40 627
Région atlantique (sauf la N.-É.)	52 219	- **	55 558	62 594
Région atlantique	38 990	44 522	45 611	53 182
Canada	32 129	36 355	39 294	43 511
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	31 172	36 631	35 556	36 386
Région atlantique (sauf la N.-É.)	33 364	33 833	44 998	49 311
Région atlantique	32 696	34 886	40 127	42 937
Canada	33 556	36 336	41 265	44 301
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	23 206	27 113	28 655	32 940
Région atlantique (sauf la N.-É.)	25 280	28 378	33 014	34 671
Région atlantique	24 337	27 867	31 307	34 043
Canada	28 272	31 274	34 108	37 929

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau VIII

REVENU D'EXPLOITATION NET PAR EMPLOYÉ, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1 170	1 392	1 564	2 470
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1 511	1 882	1 176	2 499
Région atlantique	1 363	1 675	1 348	2 487
Canada	1 397	1 446	1 656	1 759
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	440	1 062*	954	2 531
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2 878	- **	(332)	2 366
Région atlantique	1 576	2 143	236	2 437
Canada	1 430	1 373	1 480	1 369
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	1 702	1 639	2 088	2 421
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1 309	1 398	3 227	3 952
Région atlantique	1 429	1 488	2 640	3 197
Canada	1 173	1 551	1 844	2 167
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	1 603	1 563	1 982	2 424
Région atlantique (sauf la N.-É.)	746	1 275	1 839	1 909
Région atlantique	1 136	1 391	1 895	2 096
Canada	1 535	1 564	2 029	2 679

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau IX

RATIO DU REVENU D'EXPLOITATION NET À LA VALEUR NETTE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Nouvelle-Écosse	20,0	22,9	23,2	35,9
Région atlantique (sauf la N.-É.)	25,8	33,1	29,6	63,9
Région atlantique	23,3	28,6	25,9	48,2
Canada	22,7	23,2	23,4	24,3
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	8,0	19,1*	17,2	38,5
Région atlantique (sauf la N.-É.)	49,2	- **	(16,2)	338,0
Région atlantique	27,8	34,7	6,6	75,7
Canada	22,6	22,1	20,6	18,9
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	26,2	23,4	20,9	25,3
Région atlantique (sauf la N.-É.)	19,9	22,9	48,6	41,0
Région atlantique	21,8	23,1	31,5	33,3
Canada	20,8	24,9	24,0	26,5
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	27,4	26,6	36,2	48,4
Région atlantique (sauf la N.-É.)	14,6	29,1	38,2	43,0
Région atlantique	20,9	27,9	37,3	45,1
Canada	24,8	24,8	33,0	43,0

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau X

RATIO DU REVENU D'EXPLOITATION NET À L'ACTIF TOTAL, 1975-1978

Toutes les catégories	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Nouvelle-Écosse	7,8	8,5	9,3	12,7
Région atlantique (sauf la N.-É.)	7,3	9,3	5,5	11,4
Région atlantique	7,3	9,0	6,9	11,9
Canada	7,0	6,9	7,3	7,2
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	3,5	8,2*	6,5	13,5
Région atlantique (sauf la N.-É.)	10,1	- **	(1,3)	9,9
Région atlantique	7,9	10,3	1,1	11,2
Canada	6,9	6,2	6,3	5,5
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	8,3	7,2	9,6	10,0
Région atlantique (sauf la N.-É.)	7,4	8,8	16,5	16,1
Région atlantique	7,7	8,1	12,7	13,1
Canada	6,3	7,9	8,1	8,5
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	10,9	10,5	12,9	14,9
Région atlantique (sauf la N.-É.)	4,1	7,1	10,5	10,3
Région atlantique	6,8	8,3	11,3	11,8
Canada	8,2	8,0	10,1	12,4

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau XI

RATIO DU COÛT DE MAIN-D'OEUVRE DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	35,4	33,1	37,0	35,6
Catégorie I	37,2	36,6*	39,6	36,7
Catégorie II	30,6	28,6	33,9	35,0
Catégorie III	36,7	33,5	35,7	34,5

Tableau XII

REVENU D'EXPLOITATION TOTAL PAR UNITÉ DE TRACTION EN NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	44 074	48 359	49 533	55 772
Catégorie I	51 131	53 736*	58 091	71 534
Catégorie II	62 182	66 577	57 959	53 988
Catégorie III	32 338	33 405	34 898	41 405

Tableau XIII

REVENU D'EXPLOITATION NET PAR UNITÉ DE TRACTION EN NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	1 945	2 149	2 388	3 709
Catégorie I	819	1 836*	1 677	4 457
Catégorie II	3 396	2 978	3 404	3 593
Catégorie III	2 234	1 926	2 414	3 047

Tableau XIV

REVENU D'EXPLOITATION TOTAL PAR EMPLOYÉ EN NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	26 521	31 340	32 442	37 143
Catégorie I	27 433	31 093*	33 045	40 627
Catégorie II	31 172	36 631	35 556	36 386
Catégorie III	23 206	27 113	28 655	32 940

Tableau XV

REVENU D'EXPLOITATION NET PAR EMPLOYÉ EN NOUVELLE-ÉCOSSE, PAR CATÉGORIE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	1 170	1 392	1 564	2 470
Catégorie I	440	1 062*	954	2 531
Catégorie II	1 702	1 639	2 088	2 421
Catégorie III	1 603	1 563	1 982	2 424

Tableau XVI

RATIO DU REVENU D'EXPLOITATION NET À LA VALEUR NETTE EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Toutes les catégories	20,0	22,9	23,2	35,9
Catégorie I	8,0	19,1*	17,2	38,5
Catégorie II	26,2	23,4	20,9	38,5
Catégorie III	27,4	26,6	36,2	48,4

Tableau XVII

RATIO DU REVENU D'EXPLOITATION NET À L'ACTIF TOTAL EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975 (%)	1976 (%)	1977 (%)	1978 (%)
Toutes les catégories	7,8	8,5	9,3	12,7
Catégorie I	3,5	8,2*	6,5	13,5
Catégorie II	8,3	7,2	9,6	10,0
Catégorie III	10,9	10,5	12,9	14,9

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau XVIII

RATIO DES EXIGIBILITÉS À LA VALEUR NETTE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	0,99	1,10	0,89	1,12
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,65	1,61	3,21	3,19
Région atlantique	1,36	1,39	1,88	2,03
Canada	1,22	1,31	1,23	1,32
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	0,77	0,83*	0,93	1,11
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,29	- **	9,16	23,63
Région atlantique	1,50	1,40	3,54	3,91
Canada	1,14	1,31	1,20	1,28
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	1,37	1,39	0,64	0,93
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,15	1,05	1,29	1,08
Région atlantique	1,21	1,19	0,89	1,01
Canada	1,43	1,34	1,24	1,34
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	0,98	1,10	1,24	1,44
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,77	2,03	2,12	2,09
Région atlantique	1,38	1,59	1,75	1,83
Canada	1,23	1,26	1,34	1,44

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau XIX

RATIO DU PASSIF TOTAL À LA VALEUR NETTE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1,58	1,68	1,51	1,82
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,54	2,57	4,42	4,62
Région atlantique	2,12	2,18	2,75	3,05
Canada	2,23	2,37	2,19	2,37
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	1,28	1,31*	1,66	1,84
Région atlantique (sauf la N.-É.)	3.86	- **	11,65	33,30
Région atlantique	2,52	2,37	4,84	5,75
Canada	2,28	2,54	2,25	2,42
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	2,17	2,22	1,18	1,52
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,69	1,61	1,94	1,55
Région atlantique	1,83	1,86	1,47	1,54
Canada	2,29	2,13	1,98	2,13
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	1,52	1,54	1,82	2,24
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,56	3,07	2,65	3,18
Région atlantique	2,05	2,34	2,30	2,81
Canada	2,02	2,08	2,27	2,47

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau XX

RATIO DE L'ACTIF DU MATÉRIEL PRODUCTIF À LA VALEUR NETTE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	0,92	1,04	1,02	1,52
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,51	1,50	2,15	1,69
Région atlantique	1,25	1,30	1,50	1,61
Canada	1,13	1,16	1,13	1,20
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	0,57	0,69*	0,96	1,05
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,84	- **	4,33	8,88
Région atlantique	1,18	1,25	2,03	2,02
Canada	1,02	1,08	1,03	1,08
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	1,22	1,14	0,35	0,97
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,22	1,00	1,29	1,19
Région atlantique	1,22	1,11	1,02	1,08
Canada	1,32	1,24	1,15	1,21
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	1,07	1,33	1,41	1,81
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,61	1,81	1,70	2,08
Région atlantique	1,35	1,58	1,58	1,97
Canada	1,26	1,34	1,47	1,65

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, divers numéros.

Tableau XXI

RATIO DES IMMOBILISATIONS TOTALES À LA VALEUR NETTE, 1975-1978

Toutes les catégories	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	1,46	1,55	1,48	1,69
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,09	2,10	3,02	3,05
Région atlantique	1,82	1,86	2,13	2,29
Canada	2,12	2,21	2,06	2,15
Catégorie I				
Nouvelle-Écosse	1,07	1,17*	1,40	1,49
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,62	- **	6,16	14,83
Région atlantique	1,82	1,79	2,91	3,15
Canada	2,19	3,25	2,11	2,18
Catégorie II				
Nouvelle-Écosse	1,77	1,78	1,27	1,59
Région atlantique (sauf la N.-É.)	1,72	1,61	1,77	1,54
Région atlantique	1,73	1,68	1,46	1,57
Canada	2,03	1,94	1,79	1,88
Catégorie III				
Nouvelle-Écosse	1,64	1,73	1,93	2,22
Région atlantique (sauf la N.-É.)	2,13	2,55	2,38	2,73
Région atlantique	1,89	2,16	2,19	2,53
Canada	1,98	2,06	2,20	2,34

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

** L'impossibilité d'obtenir les données relatives à la région atlantique (sauf la Nouvelle-Écosse) s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis pour respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur les tableaux précédents.

Tableau XXII

RATIO DES EXIGIBILITÉS À LA VALEUR NETTE EN
EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	0,99	1,10	0,89	1,12
Catégorie I	0,77	0,83*	0,93	1,11
Catégorie II	1,37	1,39	0,64	0,93
Catégorie III	0,98	1,10	1,24	1,44

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur les tableaux précédents.

Tableau XXIII

RATIO DU PASSIF TOTAL À LA VALEUR NETTE EN
NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	1,58	1,68	1,51	1,82
Catégorie I	1,28	1,31*	1,66	1,84
Catégorie II	2,17	2,22	1,18	1,52
Catégorie III	1,52	1,54	1,82	2,24

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur les tableaux précédents.

Tableau XXIV

RATIO DE L'ACTIF DU MATÉRIEL PRODUCTIF À LA VALEUR NETTE EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	0,92	1,04	1,02	1,52
Catégorie I	0,57	0,69*	0,96	1,05
Catégorie II	1,22	1,14	0,85	0,97
Catégorie III	1,07	1,33	1,41	1,81

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur les tableaux précédents.

Tableau XXV

RATIO DES IMMOBILISATIONS TOTALES À LA VALEUR NETTE EN NOUVELLE-ÉCOSSE, 1975-1978

	1975	1976	1977	1978
Toutes les catégories	1,46	1,55	1,48	1,69
Catégorie I	1,07	1,17*	1,40	1,49
Catégorie II	1,77	1,78	1,27	1,59
Catégorie III	1,64	1,73	1,93	2,22

* Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse ont été réunis afin de respecter le caractère confidentiel des données.

Source: Calculs basés sur les tableaux précédents.

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

CAS N^{O} 2

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Évaluation des aspects économiques et de la réglementation

Préparé par:

A.M. Stevens
J.R. Brander
J.D. Innes
F.R. Wilson
Université du Nouveau-Brunswick

Avril 1981

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	SCHÉMA ÉCONOMIQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK	2 - 1
	1.1 Population et population active	2 - 1
	1.2 Revenus personnels, valeur ajoutée et investissements	2 - 4
	1.3 La production dans certains secteurs	2 - 6
	1.4 Le transport et l'expansion économique: une vue d'ensemble	2 - 13
	1.5 Résumé et conclusions	2 - 14
Chapitre 2	EXAMEN DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AU NOUVEAU-BRUNSWICK	2 - 17
	2.1 Introduction	2 - 17
	2.2 Enquête d'origine et de destination de 1976	2 - 17
	2.3 Croissance du camionnage au Nouveau-Brunswick	2 - 32
	2.4 Le camionnage et l'industrie des produits du bois au Nouveau-Brunswick	2 - 37
Chapitre 3	LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE	2 - 49
	3.1 Définition de l'industrie	2 - 49
	3.2 Recettes et frais d'exploitation	2 - 52
	3.3 Les transporteurs routiers: l'entreprise moyenne	2 - 60
	3.4 Concentration de l'industrie	2 - 66
	3.5 Le rôle du courtier	2 - 67
	3.6 Résumé et conclusions	2 - 69
Chapitre 4	RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES À MOTEUR	2 - 71
	4.1 Introduction	2 - 71
	4.2 Immatriculation des véhicules	2 - 71
	4.3 Poids des camions au Nouveau-Brunswick	2 - 72
	4.4 Restrictions de poids au printemps	2 - 79
	4.5 Sécurité	2 - 82
Chapitre 5	RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE	2 - 85
	5.1 Généralités	2 - 85
	5.2 Dispositions législatives: la Loi sur les transports routiers	2 - 86

5.3 Revue de certains documents relatifs à la Commission des transports routiers 2 - 93
5.3.1 L'étude portant sur la Commission des transports routiers 2 - 94
5.3.2 L'étude portant sur la Commission des entreprises de service public 2 - 97
5.3.3 L'étude du ministère des Transports 2 - 98
5.4 Observations sur la législation et les opérations 2 - 98
5.5 Résumé et conclusions 2 - 102

Chapitre 6 PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE 2 - 105

6.1 Introduction 2 - 105
6.2 Mesures approximatives de productivité 2 - 105
6.3 Rendement financier de l'industrie 2 - 112
6.4 Résumé et conclusions 2 - 121

Chapitre 7 OBSERVATIONS SUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS AU CAMIONNAGE 2 - 125

7.1 Introduction 2 - 125
7.2 Importance du programme de subventions pour l'industrie du camionnage 2 - 126
7.3 Étude chronologique des subventions au transport dans la région atlantique 2 - 128
7.4 Le progamme de subventions à l'intérieur du territoire choisi 2 - 130
7.5 Programmes de subventions au transport vers l'ouest 2 - 132
7.6 Subventions aux mouvements vers l'ouest de groupements de marchandises sélectionnés 2 - 138
7.7 Mouvements de marchandises particulières 2 - 141
7.8 Résumé et conclusions 2 - 144

APPENDICES

A Principaux codes utilisés, établis d'après la classification type des produits 2 - 147

B Appendices A, B et C de la partie IV: article 231 de la Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick 2 - 153

TABLEAUX

1.1	Population du Nouveau-Brunswick et du Canada	2 - 1
1.2	Statistiques sur la population active	2 - 3
1.3	Nombre de travailleurs et activités économiques	2 - 4
1.4	Revenu personnel par habitant au Nouveau-Brunswick en Ontario et au Canada	2 - 5
1.5	Valeur ajoutée recensée dans les industries productrices de biens	2 - 7
1.6	Investissements publics et privés	2 - 8
1.7	Principales statistiques relatives à l'industrie de la pêche	2 - 10
1.8	Production minérale	2 - 11
1.9	Principales industries manufacturières	2 - 12
2.2.1	Marchandises transportées par camion au Nouveau-Brunswick en 1976	2 - 19
2.2.2	Comparaison des enquêtes de 1976 et de 1979: trafic annuel des camions	2 - 23
2.2.3	Analyse du flux interprovincial et intraprovincial des marchandises	2 - 29
2.2.4	Expéditions par camion au Nouveau-Brunswick	2 - 30
2.2.5	Trafic interprovincial du Nouveau-Brunswick	2 - 31
2.3.1	Nombre de camions immatriculés au Nouveau-Brunswick	2 - 34
2.3.2	Comparaison statistique nette des ventes de carburant diesel	2 - 37
2.4.1	Charge utile de bois brut	2 - 40
2.4.2	Répartition entre transporteurs publics et privés du transport des produits forestiers bruts	2 - 45
3.1	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation au Nouveau-Brunswick en 1975	2 - 53
3.2	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1975	2 - 55

3.3	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation au Nouveau-Brunswick en 1978	2 - 57
3.4	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1978	2 - 59
3.5	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1975	2 - 62
3.6	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1978	2 - 63
3.7	Répartition des recettes totales de transport parmi divers groupes au Canada et au Nouveau-Brunswick de 1975 à 1978 compris	2 - 67
3.8	Matériel en toute propriété, loué ou exploité par des entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick: transporteurs généraux en 1978	2 - 68
4.3.1	Configuration des camions suivant les marchandises transportées	2 - 74
4.3.2	Proportion des types de camions utilisés suivant l'emplacement du relevé en 1979	2 - 77
4.4.1	Période de restriction de poids au printemps	2 - 79
4.4.2	Évolution des restrictions de poids brut du véhicule	2 - 81
5.1	Décisions rendues par la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick de 1975-1976 à 1979-1980	2 - 101
6.2.1	Entreprises de camionnage de fret: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et diverses provinces en 1975	2 - 107
6.2.2	Entreprises de camionnage de fret: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et diverses provinces en 1978	2 - 110
6.3.1	Indices financiers sélectionnés dans différents secteurs de l'économie canadienne en 1978	2 - 113
6.3.2	Indices financiers sélectionnés: camionnage pour compte d'autrui pour les juridictions énumérées en 1975 et 1978	2 - 115

6.3.3	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1975: données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	2 - 117
6.3.4	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1978: données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	2 - 119
7.2	Importance des subventions aux entreprises de transport routier domiciliées au Nouveau-Brunswick en 1978	2 - 127
7.3	Subventions au transport des marchandises par camion dans la région atlantique: paiements de subventions par transporteur domicilié au Nouveau-Brunswick et pour l'ensemble du Canada de 1977-1978 à 1979-1980	2 - 129
7.4	Paiements de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique pour 1978: mouvements intra-territoriaux en provenance ou à destination du Nouveau-Brunswick par type de transporteur et au total	2 - 131
7.5.1	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions régulières vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	2 - 134
7.5.2	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions sélectives vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	2 - 136
7.5.3	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions régulières et sélectives vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	2 - 137
7.6	Données de subventions régulières et sélectives par groupement de marchandises d'importance au Nouveau-Brunswick et en Gaspésie en 1977	2 - 139
7.7	Marchandises d'importance bénéficiant d'une subvention: programmes de subventions régulières et sélectives au Nouveau-Brunswick et en Gaspésie en 1977	2 - 142

FIGURES

2.2.1A	Provinces de l'Atlantique: enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976	2 - 20
2.2.1B	Enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976: liste des données	2 - 21
2.2.2A	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick: étude sur l'origine et la destination de 1979	2 - 24
2.2.2B	Enquête sur l'origine et la destination de 1979: liste des données	2 - 26
2.3.1	Courbe des immatriculations de camions au Nouveau-Brunswick	2 - 35
2.3.2	Graphique récapitulatif des ventes de carburant diesel pour véhicules routiers	2 - 36
2.4.1	Graphique d'acheminement des mouvements des produits forestiers au Nouveau-Brunswick en 1980 (cunits)	2 - 39
2.4.2	Graphique d'acheminement des mouvements des produits forestiers au Nouveau-Brunswick en 1980 (camions)	2 - 41
2.4.3	Comparaison du tarif par route et par rail pour le transport du bois rond au Nouveau-Brunswick	2 - 43
4.3.1	Étude historique de l'augmentation du poids maximal par essieu	2 - 73
4.3.2	Routes du Nouveau-Brunswick capables de supporter des camions avec un poids brut supérieur à 36 300 kg	2 - 75
4.3.3	Proportion des types de camions utilisés pour transporter différentes sortes de marchandises	2 - 76
4.3.4	Emplacement des postes d'étude	2 - 78
4.4.1	Restrictions de poids au printemps pour 1980	2 - 80

Chapitre 1

SCHÉMA ÉCONOMIQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Le présent chapitre esquisse le schéma économique du Nouveau-Brunswick pour la période d'étude allant de 1975 à 1978. Cette étude n'est pas exhaustive. Elle vise plutôt à présenter des données sur l'état de l'économie de cette province et à faire ressortir l'importance relative des divers secteurs.

1.1 Population et population active

Le tableau 1.1, ci-dessous, présente les populations estimées du Canada et du Nouveau-Brunswick pour certaines années. La population du Nouveau-Brunswick, qui avait connu une baisse sensible par rapport à celle du Canada, s'est apparemment stabilisée au cours des années 1970, et certains indices laissent croire qu'elle augmente. Cependant, cette augmentation est faible, et il est impossible de savoir si l'accroissement est réel ou s'il résulte d'erreurs d'estimations entre deux recensements.

Tableau 1.1

POPULATION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DU CANADA
(en milliers d'habitants)

Année	N.-B.	Variation (%)	Canada	Variation (%)	Rapport N.-B./Can. (%)
1961	598	-	18 238	-	3,3
1966	617	3,2	20 141	9,7	3,1
1971	635	2,9	21 568	7,1	2,9
1976	677	6,6	22 993	6,6	2,9
1978	695	2,7	23 483	2,2	3,0

Source: Recensement du Canada.

Le Nouveau-Brunswick, qui reflète les autres provinces de l'Atlantique, avait connu au cours des années 1950 et 1960 un taux élevé d'émigration, ce qui explique le déséquilibre dans la répartition par âge de la population. Ainsi, en 1978, 58,4 % de la population avaient 17 ans ou moins, tandis que 16,1 % de la population avaient plus de 65 ans, entraînant un rapport de dépendance de 74,5 %. Les données équivalentes pour le Canada sont respectivement de 50,3 %, 14,9 % et 65,2 %. Autrement dit, 34,8 % de la population du Canada contre 25,5 % seulement de la population du Nouveau-Brunswick appartenaient au groupe d'âge où s'inscrit normalement la population active.

Les données relatives à la population active du Nouveau-Brunswick pour la période allant de 1970 à 1979 figurent au tableau 1.2. Ce tableau révèle une augmentation du taux d'activité de l'ordre de 10 % entre la première et la dernière année de la décennie. Conséquemment à l'augmentation du taux d'activité, l'ensemble de la population active a connu une plus grande augmentation (36,6 %) que la population active ayant un emploi (23,1 %). Le nombre d'emplois a augmenté de 29,7 % pendant cette période, soit une augmentation supérieure à celle de la population active ayant un emploi, mais inférieure à celle de l'ensemble de la population active. Par conséquent, le nombre de chômeurs a augmenté de 138,6 %, et le taux de chômage est passé de 6,3 %, qu'il était en 1970, à 11,1 % en 1979.

Les données relatives au nombre d'emplois dans diverses branches de l'activité économique figurent au tableau 1.3. Elles révèlent qu'en 1976, les domaines du commerce, des finances, des assurances et de l'administration publique regroupaient 58 % de tous les emplois. Ce pourcentage passa à 59,8 % en 1979. L'agriculture, les industries de fabrication et les autres industries primaires regroupaient 22,1 % des emplois en 1976, pourcentage qui demeura le même en 1979. Les domaines de la construction, du transport, des communications et des autres services publics regroupaient le reste des emplois. Le pourcentage de la population active du Nouveau-Brunswick travaillant dans ce qu'on appelle ordinairement les industries productrices de biens est beaucoup plus faible que celui de la population active du Canada. Le pourcentage du marché de l'emploi qu'occupent les secteurs des services énumérés plus haut est à peu près le même au niveau provincial qu'au niveau national. Au Nouveau-Brunswick, si l'on compare au Canada, plus de personnes travaillent dans les domaines de la construction et des services publics.

Tableau 1.2

STATISTIQUES SUR LA POPULATION ACTIVE

Année	Population de 15 ans et plus (en milliers)	Population active (en milliers)	Travailleurs (en milliers)	Chômeurs (en milliers)	Taux de chômage (%)	Taux d'activité (%)
1970	411	205	192	13	6,3	49,9
1971	422	210	197	13	6,1	49,8
1972	430	220	205	15	7,0	51,2
1973	439	232	214	18	7,7	52,8
1974	448	239	221	18	7,5	53,3
1975	461	248	224	24	9,8	53,8
1976	473	254	226	28	11,0	53,6
1977	485	261	226	35	13,2	53,7
1978	496	273	238	34	12,6	55,0
1979	506	280	249	31	11,1	55,3

Source: Statistique Canada, 71-201.

Tableau 1.3

NOMBRE DE TRAVAILLEURS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
(en milliers)

Activités économiques	1976	1977	1978	1979
Agriculture	6	5	4	6
Non agricole	220	221	234	243
Autres industries primaires	11	10	10	10
Industries manufacturières	33	34	39	39
Construction	19	17	18	20
Commerce	44	45	45	48
Transport, communications et autres services publics	25	26	25	25
Finances, assurances et affaires immobilières	9	9	9	11
Services	59	63	69	70
Administration publique	19	18	19	20

Source: Statistique Canada, 71-001.

1.2 Revenus personnels, valeur ajoutée et investissements

Les données relatives au revenu personnel par habitant au Nouveau-Brunswick, en Ontario et au Canada, pour certaines années, figurent au tableau 1.4. Elles révèlent un écart qui diminue lentement entre le Nouveau-Brunswick et les deux autres jusqu'en 1975, mais qui augmente depuis. En 1975, au Nouveau-Brunswick, le revenu par habitant atteignait 77,2 % de la moyenne nationale. Ce pourcentage s'affaiblit ensuite année après année, pour atteindre 73,2 % en 1979. On notera qu'il s'agit toutefois pour cette dernière année de données provisoires. Les chiffres ne sont pas tout à fait justes, car malgré une diminution relative de la disparité des revenus, l'écart absolu a augmenté au cours des années choisies. L'écart absolu entre le Nouveau-Brunswick et le Canada s'est ainsi multiplié par 3,6 entre 1965 et 1979, malgré la diminution relative de la disparité.

Tableau 1.4

REVENU PERSONNEL PAR HABITANT AU NOUVEAU-BRUNSWICK, EN ONTARIO ET AU CANADA
(en dollars)

Année	N.-B.	Ontario	Canada	% de l'Ontario	% du Canada
1965	1 431	2 436	2 091	58,7	68,5
1970	2 252	3 705	3 129	60,8	72,0
1975	4 630	6 596	6 001	70,2	77,2
1977	5 493	8 045	7 361	68,3	74,6
1979*	6 506	9 605	8 887	67,7	73,2

* Données provisoires

Source: Statistique Canada, 13-201.

Au Nouveau-Brunswick, le revenu total des particuliers s'est multiplié par 5,2 entre 1965 et 1979. Les salaires se sont accrus dans les mêmes proportions. Les revenus d'exploitations agricoles ne se sont multipliés que par 1,7, tandis que les revenus d'entreprises l'ont été par 2,7. Les revenus d'entreprises, multipliés par 6,6, et les transferts, multipliés par 7,8, furent tous les deux supérieurs à l'augmentation moyenne. Les transferts, qui représentaient 13,1 % du total des revenus personnels, passèrent à 19,8 %. Si l'on considère que les variations dans les revenus personnels, en excluant les transferts, sont une première approximation de la rémunération, l'on s'aperçoit que l'augmentation des salaires s'est multipliée par 4,8 entre 1965 et 1979.

Les données relatives à la valeur ajoutée recensée dans les divers secteurs producteurs de biens, de 1972 à 1978, figurent au tableau 1.5. Les chiffres, en dollars nominaux, révèlent une augmentation considérable pour l'ensemble de cette période. Cependant, si l'on regarde les chiffres de plus près, on constate que la plupart des augmentations ont eu lieu avant 1974. Depuis, le total de la valeur ajoutée n'a augmenté que de 28 %, taux inférieur au taux général de l'inflation, ce qui fait qu'en réalité il y a eu diminution. En 1978, le secteur manufacturier formait 47,4 % du total et la construction,

28,4 %. Dans ces deux secteurs, la valeur ajoutée a plus que doublé au cours de la période à l'étude.

Les investissements publics et privés figurent au tableau 1.6. Au Nouveau-Brunswick, entre 1973 et 1978, les immobilisations nouvelles ont doublé. La plupart des nouvelles constructions, soit 84,3 % en 1978, sont attribuables au secteur public, à celui de l'habitation et aux services publics, tandis que 4 % seulement le sont au secteur manufacturier. Comme il fallait s'y attendre, la situation n'est plus la même quand il s'agit de l'acquisition de machines et d'équipement. Le secteur manufacturier forme alors 21,4 % du total. Cependant, les investissements du secteur manufacturier dans l'équipement neuf comptaient encore pour moins de la moitié de ceux des services, qui représentaient 46,5 % du total. Ces chiffres ne laissent entrevoir aucune différence marquée, au Nouveau-Brunswick, entre la situation économique actuelle et celle des prochaines années.

1.3 La production dans certains secteurs

Pour mieux faire comprendre ce qui suit, la présente portion du schéma économique du Nouveau-Brunswick étudie brièvement certaines données relatives à la production dans divers secteurs de l'économie.

La production forestière totale a augmenté presque tous les ans jusqu'en 1973, pour atteindre un sommet cette année-là. Elle a, en revanche, atteint le creux de la vague en 1975, pour remonter au cours des deux années suivantes, sans toutefois atteindre le niveau de production de 1973. En 1977, la production n'était donc que de 1,4 fois supérieure à celle de 1964. Des changements importants se sont produits dans ce secteur. La production de bois à pâte augmenta sensiblement au cours de cette période, tandis que celle des billes, des chevilles et du combustible baissa.

Dans l'ensemble, une augmentation importante de la production forestière semble, pour les années à venir, des plus improbables. En raison des progrès de la tordeuse des bourgeons de l'épinette et des pratiques passées en matière d'administration forestière, la récolte des résineux n'augmentera à l'avenir que faiblement. Cependant, d'importants changements ont été apportés aux politiques d'exploitation forestière au cours de la période à l'étude. Ils prévoient l'adoption du principe selon lequel le propriétaire d'un boisé doit être l'une des principales sources d'approvisionnement en fibres des usines de pâtes, ainsi que l'annulation de certains baux emphytéotiques dont bénéficient, sur les terres de la Couronne, les scieries et les usines de pâtes. Il est impossible à l'heure actuelle de mesurer l'impact qu'auront ces changements sur le système de transport. Il y aura probablement peu de changements dans les quantités de bois récoltées, mais il y en aura sans doute dans la distribution de ce bois aux

Tableau 1.5

VALEUR AJOUTÉE RECENSÉE DANS LES INDUSTRIES PRODUCTRICES DE BIENS
(en milliers de dollars)

Industries	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Agriculture	32 587	57 686	76 456	45 780	62 791	56 979	64 000
Foresterie	40 531	60 763	72 759	63 961	74 403	72 965	75 000
Pêches	20 037	22 217	22 080	25 518	25 076	34 367	43 000
Piégeage	294	415	805	465	582	702	1 400
Mines	39 764	73 467	84 530	79 454	69 698	79 538	90 000
Électricité	49 342	58 177	62 592	71 993	96 680	121 400	135 000
Industries manufacturières	356 528	457 239	628 891	610 085	627 530	677 749	800 000
Constructions	164 744	245 857	369 053	420 845	478 539	451 798	480 000
Total	703 827	975 821	1 317 166	1 318 101	1 435 299	1 495 498	1 688 400
Variation en %	11,6	38,6	35,0	0,1	8,9	4,2	12,9

Source: Statistique Canada, 61-202.

Tableau 1.6

INVESTISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS
(en millions de dollars)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978[1]	1979[2]
Immobilisations	636,0	975,8	1 159,3	1 176,7	1 154,9	1 272,9	1 395,4
Constructions nouvelles:	427,1	649,7	727,1	766,4	737,5	783,7	845,5
Industries primaires et construction	14,1	27,4	41,4	32,2	38,8	21,7	33,3
Industries manufacturières	26,8	98,4	136,2	45,5	32,8	29,7	31,6
Services publics	60,6	99,8	95,7	140,8	173,6	176,9	164,4
Commerce et finances	33,3	35,2	35,3	48,0	50,3	72,0	59,0
Habitation	166,3	185,1	201,4	263,6	196,1	236,8	229,3
Gouvernement et institutions	126,0	203,8	217,1	236,3	246,5	246,6	327,9
Machines et équipement neufs:	208,0	326,1	432,2	410,3	417,4	489,2	549,9
Industries primaires et construction	41,2	51,7	59,1	80,4	72,0	75,9	87,9
Industries manufacturières	44,6	92,4	120,1	93,7	94,5	104,7	121,5
Services publics	70,5	125,8	187,1	175,0	190,0	227,7	224,1
Commerce et finances	35,0	40,1	39,8	41,6	49,0	58,3	88,6
Habitation	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement et institutions	17,6	16,1	26,1	19,6	21,5	22,6	27,8
Réparations	184,2	222,0	236,0	281,5	289,3	316,7	347,7
Industries primaires et construction	23,2	29,8	34,0	42,6	43,9	46,4	52,4
Industries manufacturières	32,9	42,9	48,2	64,8	60,9	70,9	79,5
Services publics	46,3	56,9	60,5	63,5	72,1	77,0	84,5
Commerce et finances	8,8	10,6	12,1	13,7	16,8	18,9	20,6
Habitation	30,0	31,0	32,8	38,5	41,4	45,7	49,9
Gouvernement et institutions	43,0	50,8	48,4	58,4	54,2	57,8	60,8
Total des investissements	820,2	1 197,8	1 395,3	1 458,2	1 444,2	1 589,6	1 743,1

[1] Dépenses réelles provisoires.

[2] Prévisions révisées.

Source: Statistique Canada, 61-205 et 61-206.

utilisateurs. Il y aura tout probablement augmentation de la proportion de bois transporté par camion et changement dans le trajet moyen à parcourir jusqu'au terrain d'exploitation. Cependant, que le trajet moyen augmente ou diminue, l'évaluation de projets nouveaux, comme l'expédition de bois de la région de Miramichi à celle de Saint John, demandera plusieurs années de fonctionnement. Si les choses évoluaient dans ce sens, le trajet moyen risquerait d'augmenter.

Les données relatives aux pêcheries du Nouveau-Brunswick figurent au tableau 1.7. Elles révèlent qu'en matière de quantités peu de changements se sont produits au cours de la période à l'étude. Les quantités de poisson débarquées ont atteint leur niveau le plus élevé en 1968, leur plus bas, en 1974; en 1978, elle étaient assez voisines de celles de 1965. Malgré les fluctuations du marché du travail d'une année à l'autre, le niveau de 1978 était assez semblable à celui de 1965. La valeur des prises a considérablement augmenté à la suite des modifications apportées dans le domaine du mélange des espèces et de la hausse générale des prix.

Dans les années à venir, toute augmentation sensible des quantités débarquées semble improbable. En outre, vu les quantités, une augmentation n'aurait que peu d'impact sur le système de transport.

Les données relatives à la production minérale pour les années 1978 et 1979 figurent au tableau 1.8. Les trois matières les plus importantes sont ordinairement transportées par chemin de fer, et rien ne laisse entrevoir de changements de ce côté. Dans le secteur minier, le seul projet d'envergure prévu se rapporte aux dépôts de potasse situés dans le centre-sud du Nouveau-Brunswick. Dans quelques années, des quantités considérables de potasse passeront par le port de Saint John. À l'heure actuelle, on ne sait pas encore comment seront transportés les produits à partir des divers lieux d'extraction. Toutefois, il semble que, dans certains cas, on pourrait utiliser le camion. Le choix du camion comme mode de transport pourrait à long terme amener la construction de tronçons sur la route 1 et sur ses affluents routiers.

Enfin, les données relatives aux principales industries manufacturières figurent au tableau 1.9. Entre 1971 et 1977, le nombre d'entreprises appartenant à ce secteur a diminué de 18,7 %, tandis que le nombre total d'emplois y a augmenté de 4,1 %. On peut supposer que les entreprises qui ont disparu étaient relativement petites et que des entreprises plus importantes mais moins nombreuses les ont remplacées. La baisse la plus sensible s'est produite dans l'industrie des aliments et boissons: 72 entreprises ont fermé leurs portes. Cependant, dans ce secteur, 200 emplois seulement ont été perdus, ce qui laisse croire que les entreprises qui sont restées étaient en expansion.

Tableau 1.7

PRINCIPALES STATISTIQUES RELATIVES À L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE

Année	Quantité de poisson de mer		Nombre de pêcheurs
	Quantité (tonnes métriques)	Valeur (milliers de dollars)	
1965	131 836	10 525	6 102
1966	157 048	11 005	5 822
1967	160 962	10 789	5 665
1968	245 108	15 487	5 766
1969	233 410	15 744	5 358
1970	202 062	17 370	5 081
1971	161 502	15 959	5 148
1972	158 091	19 697	5 067
1973	127 366	21 940	4 997
1974	110 467	24 283	4 898
1975	121 172	24 930	5 118
1976	115 725	24 984	5 486
1977	131 937	34 167	6 076
1978	133 549	42 949	6 100

Sources: Statistique Canada, 24-201, 24-204 et Environnement Canada.

Tableau 1.8

PRODUCTION MINÉRALE

Minerais	Unité	1978	1979
Cuivre	milliers de kilogrammes	10 341	10 913
Plomb	milliers de kilogrammes	72 693	75 673
Zinc	milliers de kilogrammes	204 226	264 580
Gypse	milliers de tonnes métriques	50	52
Tourbe	milliers de tonnes métriques	119	119
Soufre	milliers de tonnes métriques	56	61
Sable, gravier	milliers de tonnes métriques	7 016	7 257
Pierre	milliers de tonnes métriques	3 121	3 175
Charbon	milliers de tonnes métriques	315	305
Pétrole brut	milliers de mètres cubes	1	1
Gaz naturel	milliers de mètres cubes	2	3

Sources: Statistique Canada, 26-202 et ministère de Ressources naturelles.

Tableau 1.9

PRINCIPALES INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES

Industries		Total de l'activité			Activité manufacturière		
						Expéditions	
		Entreprises	Travailleurs	Salaires	Valeur ajoutée	Valeur	Distribution
		(nombre)	(nombre)	(milliers de dollars)			(%)
Aliments et boissons	1971	204	9 361	44 587	92 720	258 621	32,1
	1977	132	9 161	89 703	182 376	507 002	24,8
Bois	1971	128	3 570	17 242	28 597	71 443	8,9
	1977	115	3 487	35 341	55 452	144 560	7,1
Industrie du papier et activités connexes	1971	20	5 603	49 626	58 171	197 615	24,5
	1977	19	6 124	106 796	174 605	519 412	25,5
Fabrication de produits en métal	1971	41	1 642	11 228	17 533	31 920	4,0
	1977	43	1 367	17 248	25 753	51 412	2,5
Imprimerie, édition et activités connexes	1971	48	1 029	6 654	10 615	14 552	1,8
	1977	40	1 085	13 318	20 753	29 662	1,5
Fabrication de produits électriques	1971	6	920	5 173	10 321	19 651	2,4
	1977	6	834	8 765	15 868	33 471	1,6
Produits minéraux non métalliques	1971	36	954	5 792	11 324	20 522	2,5
	1977	34	1 250	16 657	35 299	69 112	3,4
Industrie chimique	1971	17	432	2 897	8 421	23 623	2,9
	1977	10	332	4 779	14 465	42 115	2,1
Autres industries manufacturières	1971	109	5 054	29 919	42 714	168 860	20,9
	1977	96	6 085	78 437	117 427	643 347	31,5
Total	1971	609	28 565	173 118	280 416	806 806	100,0
	1977	495	29 725	371 044	641 547	2 040 500	100,0

Source: Statistique Canada, 31-203.

Dans bien des cas, on ne dispose malheureusement d'aucun chiffre sur la production. On peut néanmoins donner une idée générale des orientations probables d'un secteur. On peut avancer avec assez de certitude que dans les prochaines années l'industrie du bois, l'industrie du papier et les industries connexes n'accroîtront pas leur production de façon sensible. D'autre part, on peut s'attendre à une certaine expansion de l'industrie des aliments et boissons, ce qui toutefois supposera dans une large mesure un traitement plus poussé de produits exportés à l'heure actuelle à l'état brut. Par conséquent, le volume de production lui-même ne devrait pas tellement augmenter. Le reste du secteur est relativement petit, et une production accrue n'aura pas de répercussion sensible sur le transport des marchandises à l'intérieur ou à partir de la province.

En résumé, la plupart des secteurs énumérés ici connaîtront au cours des prochaines années une croissance réelle; les effets sur le camionnage seront toutefois peu importants. Dans le secteur forestier, les changements apportés dans le domaine de la distribution accroîtront le transport sur certaines routes importantes, de même qu'ils augmenteront les frais de transport et les subventions. On prévoit peu de changements dans le secteur des pêcheries. Ce qui se produira dans le secteur minier est largement fonction des choix types qu'auront faits les sociétés qui exploitent la potasse. Pour les prochaines années, on ne prévoit pas non plus d'augmentation importante des produits manufacturés dans la province.

1.4 Le transport et l'expansion économique: une vue d'ensemble

Le transport a nécessairement joué un rôle important dans l'expansion économique du Nouveau-Brunswick. Le mode de peuplement et l'essor industriel ont été étroitement associés à la présence des ports et des cours d'eau. Plus tard, le monde de l'industrie et celui des affaires des provinces de l'Atlantique comptèrent, dans la province, sur l'accessibilité aux chemins de fer.

Au Nouveau-Brunswick, on n'a entrepris d'achever la construction du réseau routier qu'après la Deuxième Guerre mondiale. À cette époque, on mettait l'accent sur la construction d'un réseau de routes principales et secondaires pouvant répondre aux besoins croissants des automobilistes. Au début des années 1950, la signature d'un accord marquait le début de la construction, selon les normes toutes saisons, de la route transcanadienne dans la province.

Au cours des dernières années, la plus grande partie des travaux routiers a été orientée vers la construction d'un réseau de voies de communication majeures à travers la province. Au cours des années 1950 et 1960, on a terminé d'importants travaux sur la route transcanadienne, route

principale qui traverse la province, ainsi que sur d'autres routes importantes, y compris sur la route 1, tout au sud de la province. À la fin des années 1960 et 1970, la construction de routes dans l'est de la province, notamment la route 11, a beaucoup progressé.

À l'heure actuelle, le réseau routier principal s'étend sur environ 1 800 milles, dont 900 peuvent résister à des charges déterminées en toute saison. Par ailleurs, quelque 1 400 milles de routes secondaires et 10 000 milles de routes locales desservent la province.

Le camionnage dans la province s'est développé parallèlement au réseau routier et plus précisément au réseau de voies majeures. Ce dernier favorisa en effet le camion comme mode de transport à l'échelle régionale d'abord, puis à l'échelle nationale. L'ensemble des provinces de l'Atlantique considérait la construction de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick comme un élément important, car c'est elle qui allait les relier au Canada central.

Un autre facteur important favorisa l'expansion du camionnage à la fin des années 1960: les subventions accordées au fret furent étendues à l'industrie du camion. Elle connut son essor le plus important après la période considérée ici. Mais comme l'expansion générale de l'économie se faisait déjà sentir, il est difficile d'en évaluer l'impact véritable.

1.5 Résumé et conclusions

Le présent chapitre examinait brièvement l'économie du Nouveau-Brunswick pour mieux asseoir l'analyse de l'industrie du camionnage.

Au début de l'étude, on a examiné les ressources humaines. Entre 1976 et 1978, contrairement à l'évolution des années précédentes, la population s'est accrue plus rapidement au Nouveau-Brunswick qu'au Canada. Le rapport de dépendance est supérieur, au Nouveau-Brunswick, à la moyenne canadienne, ce qui entraîne des conséquences graves sur le développement futur de la province. Reflétant un taux d'activité à la hausse, la population active s'est accrue plus rapidement que la population active ayant un emploi. Malgré une augmentation importante du nombre d'emplois, le taux de chômage s'est élevé au cours des années 1970.

Dans la province, depuis 1965, le revenu par habitant a beaucoup augmenté. L'écart relatif entre les revenus a diminué, mais l'écart absolu a considérablement augmenté. Les transferts représentent une proportion de plus en plus grande des revenus personnels, passant de 13,1 %, qu'elle était en 1965, à 19,8 % du total en 1979. Dans le secteur des industries productrices de biens, la valeur ajoutée a nettement augmenté jusqu'en 1974,

mais n'a pas suivi, depuis, le taux général de l'inflation. En 1978, 47,4 % de la valeur ajoutée était attribuable au secteur manufacturier. En 1978, on devait au secteur public, à celui de l'habitation et à celui des services publics 84,3 % des nouvelles constructions. Ce sont les services publics qui, avec 46,5 % du total, effectuèrent les investissements les plus importants pour l'acquisition de machines et d'équipement. Le secteur manufacturier ne représente que 21,4 % du total. Ces chiffres ne laissent pas entrevoir, au cours des prochaines années, de changements majeurs dans l'économie de la province.

On peut également avancer qu'il est peu probable que le secteur forestier connaisse un essor important. De nouvelles utilisations du bois entraîneront une augmentation du transport par camion. Il y aura en outre augmentation de la production minérale, mais il est difficile de savoir à l'heure actuelle si les quantités qui s'ajouteront seront transportées par chemin de fer, par camion ou par l'un et par l'autre. On ne prévoit d'augmentation sensible du transport ni dans le domaine de la transformation du poisson ni dans celui des biens manufacturés. Ainsi, dans l'ensemble, au cours des cinq prochaines années ou à peu près, on ne s'attend pas à ce que la production augmente de façon importante.

Chapitre 2

EXAMEN DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

2.1 Introduction

Il est très difficile d'obtenir des renseignements sur l'industrie du camionnage au Canada puisque l'on ne procède pas de façon régulière à la cueillette de données sur ce mode de transport. C'est sans doute ce qui a incité monsieur E.J. Benson à intituler l'exposé qu'il faisait devant l'Association canadienne du camionnage en 1974: "Cette industrie inconnue". En effet, les renseignements les plus élémentaires sur le nombre de camions immatriculés qui circulent sur les routes de la province sont très difficiles à obtenir, et ce à cause de la médiocrité des techniques de traitement des données. En 1981, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick disposera de renseignements de qualité supérieure et nous pourrons alors connaître le nombre de camions en circulation. Il n'y a cependant pas de système fiable et permanent pour obtenir des renseignements identiques pour l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique. On est cependant parvenu à une bonne compréhension de ce secteur industriel grâce surtout aux enquêtes menées par le gouvernement du Canada et des diverses provinces.

Dans les provinces de l'Atlantique, on a mis au point au cours des dernières années deux principales sources d'information sur le camionnage. Il s'agit de l'enquête origine-destination de 1976 et de celle de 1979. Les résultats de ces deux enquêtes sont utilisés dans le présent rapport afin d'atteindre une bonne compréhension de l'industrie régionale.

2.2 Enquête d'origine et de destination de 1976

L'étude d'origine et de destination de 1976 a été lancée par les ministères fédéraux des Transports et de l'Expansion économique régionale en collaboration avec les quatre provinces de l'Atlantique. Cette étude visait à permettre la mise au point d'un programme décennal des routes principales subventionné par le fédéral. Le MEER s'intéressait plus particulièrement au nord du Nouveau-Brunswick. Il fallait donc dans ce cadre obtenir des renseignements de base pour établir les volumes et la nature de la circulation de camions qui utilisent le principal réseau de routes dans les provinces de l'Atlantique. Il faut cependant remarquer que cette enquête visait à examiner les camions, leur poids, la charge par essieu, etc., en fonction de la résistance nécessaire de la chaussée.

Le deuxième objectif de ces enquêtes était de se servir des renseignements obtenus pour faire un examen approfondi de l'industrie du camionnage.

L'enquête a été menée pendant sept jours, soit du 23 au 29 août 1976, aux principaux postes de pesée et à d'autres postes de contrôle établis le long des routes principales et de grande circulation de la région. L'enquête a été menée pendant sept jours consécutifs et sans interruption. Chaque province était responsable de mener l'enquête dans son territoire à l'aide de son propre personnel. Le questionnaire utilisé (figure 2.2.1) démontre bien la nature de l'enquête et le genre de questions posées.

Comme elle était menée sur les routes principales, il s'agissait d'une enquête de nature très générale. On n'a pas tenté à cette occasion d'examiner en détails tous les mouvements de camions. L'enquête visait à obtenir des renseignements sur les grands mouvements de circulation sur le réseau routier. On n'a donc pas examiné en détails les mouvements régionaux.

L'utilisation de cette enquête pour l'examen de l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick, ce que nous avons l'intention de faire dans le présent document, pose un certain nombre de problèmes. Il nous faut cependant faire remarquer que ces derniers sont inhérents au fait que l'on utilise les résultats de l'enquête aux fins du présent projet plutôt qu'à celles prévues et que, par le fait même, nous ne devons pas les interpréter comme une critique de l'enquête. Aux fins du présent projet, l'enquête souffre des lacunes suivantes:

a) l'origine et la destination à l'intérieur même de la région ne sont pas établies, car on a considéré le point d'entrée dans la région comme l'origine ou la destination du trajet;

b) la classification des marchandises notée en cours d'entrevue est très élémentaire et ne laisse que très peu de possibilités d'examen;

c) il est difficile d'établir le flux de marchandises compte tenu du caractère saisonnier de la plupart des expéditions et du fait que l'enquête a été menée pendant sept jours consécutifs.

Examen de l'étude de 1976

Compte tenu des renseignements limités que l'on a pu obtenir, l'enquête de 1976 donne des renseignements importants sur l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick, renseignements que l'on avait déjà identifiés. Dans le présent chapitre du rapport, nous visons à revoir ces éléments de

l'enquête et en quoi ils sont le reflet de l'industrie du camionnage du Nouveau-Brunswick.

Marchandises

Il y avait six catégories de marchandises dans l'enquête de 1976. L'activité de camionnage par marchandise est résumée dans le tableau 2.2.1 qui donne le nombre de mouvements par marchandise type sur une base annuelle, et ce tant sur le plan intraprovincial qu'interprovincial. Il faut cependant faire attention si on utilise ces chiffres, surtout ceux sur le trafic intraprovincial. En effet, compte tenu du petit nombre de postes de contrôle, la plupart du trafic régional a échappé à l'enquête qui visait surtout à établir un échantillonnage de l'activité de transport par camion sur de longues distances.

Tableau 2.2.1

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CAMION
AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1976

Marchandise	Mouvements intraprovinciaux	Mouvements interprovinciaux		
		Point de départ N.-B.	Point d'arrivée N.-B.	Total
Non identifiée	406 981	49 260	61 194	119 134
Produits agricoles	11 397	5 418	4 863	10 281
Produits forestiers	74 564	4 153	6 163	10 316
Produits de la mer	5 793	2 111	3 808	5 919
Minéraux	67 071	4 804	6 216	11 020
Articles fabriqués	279 364	94 192	11 601	205 793
Mixte ou diverse	66 402	28 525	18 779	47 304
Total	911 456	306 065	219 005	515 070

Les renseignements que nous donne ce tableau sont utiles pour percevoir l'importance du transport interprovincial par camion au Nouveau-Brunswick. Ces renseignements permettent aussi d'établir l'importance relative du transport par camion des différents types de marchandises. En effet, un pourcentage

Figure 2.2.1 A

PROVINCES DE L'ATLANTIQUE: ENQUÊTE SUR L'ORIGINE
ET LA DESTINATION DU TRANSPORT ROUTIER DE 1976

SHEET NO ___

LOCATION CODE : 01 02

DATE : 03 04 05 06 07 08 (DAY / MO. / YR. 7 6)

TIME : 09 10 (BEGINNING TIME OF HOUR)

NUMBER	VEH TYPE	NO AXLES	LD	GROSS VEH WT	CARR TYPE	COM CLS	ORIGIN	DESTINATION	FRQ	DAY	RTG
11 12 13 14 15	16 17	18 19	20	21 22 23 24 25 26	27	28	29 30 31 32	33 34 35 36	37	38	39

VEHICLE TYPES

02- STRAIGHT TRUCK

03- SEMITRAILER

04- FULL TRAILER

05- DOUBLE SEMI

06- TRAILER TRAIN

07- MOBILE HOME

CARRIER TYPES

1 - PUBLIC (CONTRACT OR COMMON)
2 - PRIVATE
3 - RAW FOREST PRODUCTS
4 - DUMP TRUCK

COMMODITY CLASS

1 - FARM PRODUCT (UNPROCESSED)
2 - FOREST PRODUCT (UNPROCESSED)
3 - SEA PRODUCT (UNPROCESSED)
4 - MINERAL
5 - MANUFACTURED OR PROCESSED GOODS
6 - MIXED OR OTHER

FREQUENCY

1 - MORE THAN ONCE A DAY
2 - DAILY
3 - 2 OR MORE TIMES A WEEK
4 - WEEKLY
5 - MONTHLY
6 - ONLY TIME OR OCCASIONALLY

Figure 2.2.1 B

ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA
DESTINATION DU TRANSPORT ROUTIER DE
1976: LISTE DES DONNÉES

01-02 Code d'emplacement

03-08 Date: Jour/Mois/Année

09-10 Heure (début de l'heure)

11-15 Numéro

16-17 Type de véhicule

20 Poids

21-26 Poids brut du véhicule

27 Type de transporteur

28 Catégories de marchandises

29-32 Origine

33-36 Destination

37 Fréquence

38 Jour

39 Itinéraire

Types de véhicules

02- Camion

03- Semi-remorque

04- Remorque

05- Semi-remorque double

06- Train routier

07- Habitation mobile

Types de transporteurs

1- Transporteur routier public ou sous contrat

2- Transporteur privé

3- Transporteur de produits forestiers non transformés

4- Camions bennes

Catégories de marchandises

1- Produits agricoles (non transformés)

2- Produits forestiers (non transformés)

3- Produits de la mer (non transformés)

4- Minerai

5- Produits industriels ou transformés

6- Mixte ou divers

Fréquence

1- Plus d'une fois par jour

2- Une fois par jour

3- Deux fois ou plus par semaine

4- Une fois par semaine

5- Une fois par mois

6- Une seule fois ou à l'occasion

élevé du trafic (55 %) est relié à cinq grandes catégories de marchandises et le reste est soit non identifié ou encore classé comme "mixte ou diverse".

Étude d'origine et de destination de 1979

L'étude d'origine et de destination de 1979 est en fait la suite du travail commencé en 1976 et résulte de la prolongation des ententes de financement mixtes pour l'expansion du réseau routier conclues entre le gouvernement fédéral et ceux des provinces de l'Atlantique. L'étude de 1979 visait à obtenir des renseignements permettant d'évaluer l'efficacité d'un programme de restructuration du réseau routier. On y est parvenu grâce à une base de données décrivant les diverses caractéristiques d'utilisation de l'infrastructure [1]. Le Nouveau-Brunswick a fait compiler les résultats de cette enquête qui sont disponibles afin d'atteindre une meilleure compréhension de l'activité de camionnage.

L'enquête est fondée sur une technique d'entrevue le long des routes à 26 postes situés dans la province du Nouveau-Brunswick. Il n'y en avait que huit pour l'étude de 1976. Cela devrait permettre d'obtenir des renseignements plus fiables afin d'évaluer l'industrie du camionnage et plus particulièrement le transport intraprovincial au Nouveau-Brunswick. On a effectué les entrevues à chaque poste pendant une journée de douze heures consécutives, et ce lors des deux périodes distinctes d'enquête soit en été (juillet et août) et en automne (septembre et (ou) octobre).

On s'est servi pour l'enquête du questionnaire qui se trouve à la figure 2.2.2. Bien que cette enquête portait sur toute circulation automobile, elle visait surtout le transport par camion. L'enquête n'a cependant pas les mêmes restrictions que celle de 1976. On a cette fois-ci inscrit le point réel d'origine et de destination à l'extérieur de la région. On a utilisé pour ce faire la classification et les codes de marchandises à trois chiffres de Statistique Canada (groupe de marchandises de la classification type des produits (CTP)). On a en plus inscrit le poids des véhicules ce qui permet d'évaluer le volume des marchandises ainsi que le nombre de véhicules.

On trouve au tableau 2.2.2 un exemple de comparaison entre les chiffres de 1976 et de 1979. Cette comparaison porte sur le nombre prévu de trajets par an en 1976 et en 1979.

Le tableau 2.2.2 indique une différence d'importance et prévue dans le volume intraprovincial de transport par camion entre les deux projections. Cela illustre tout simplement que l'on a noté un plus grand nombre de trajets lors de l'enquête de 1979, et ce parce qu'on avait alors un plus grand nombre de postes d'enquête.

Tableau 2.2.2

COMPARAISON DES ENQUÊTES DE 1976 ET DE 1979:
TRAFIC ANNUEL DES CAMIONS

Catégorie de trafic	Nombre de trajets	
	1976	1979
Intraprovincial	911 000	2 130 000
Interprovincial		
- départ Nouveau-Brunswick	199 000	269 000
- arrivée Nouveau-Brunswick	219 000	288 000
- de passage au Nouveau-Brunswick	88 000	48 000

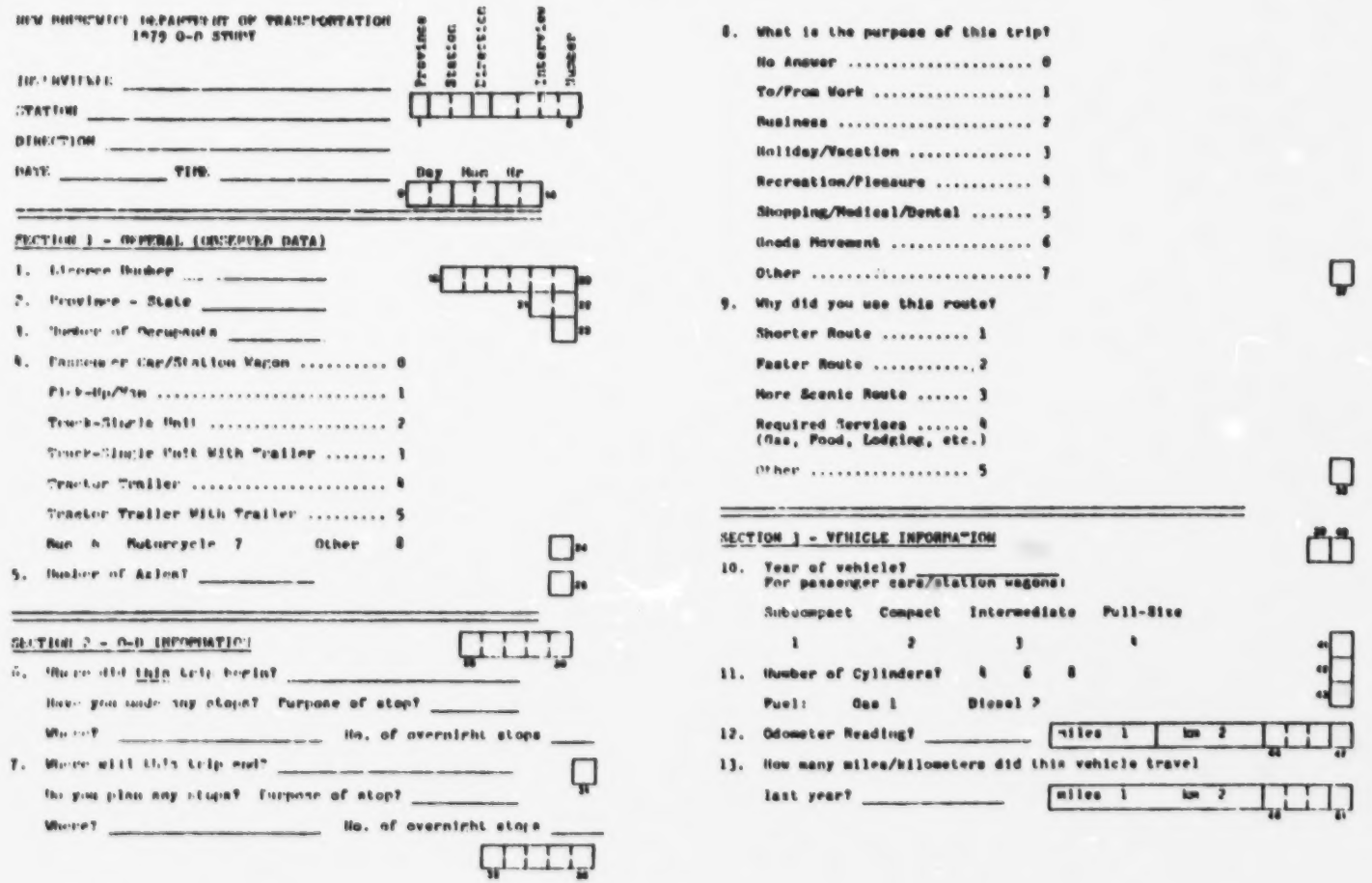
Compte tenu aussi de l'emplacement choisi pour les postes d'enquête en 1979, on a sûrement raté un grand nombre de camions faisant du transport régional sur de courtes distances et passant par routes locales ou de grande circulation. Les autres différences dans ces chiffres globaux peuvent aussi refléter des différences d'enquête et de projection dans les données. La différence importante dans la circulation de passage au Nouveau-Brunswick est vraisemblablement imputable à un double comptage de la circulation en 1976. Il n'en demeure pas moins que l'on peut considérer que l'enquête de 1979 a permis d'obtenir des renseignements plus fidèles sur la circulation de camions dans la province.

L'analyse des marchandises dans l'enquête de 1979 est illustrée au tableau 2.2.3 qui est une analyse du flux interprovincial et intraprovincial de marchandises. Les catégories de marchandises sont classées selon le nombre de trajets annuels prévus.

Les regroupements de marchandises ont été effectués d'après la classification type des produits (CTP) (voir appendice A). Il nous faut remarquer que l'on a cette fois-ci mieux identifié les marchandises. En effet, au cours de l'enquête, on a identifié 62 % des marchandises. On peut, d'après la liste de ces marchandises, juger de l'importance du transport par camion pour le mouvement de ces marchandises.

Figure 2.2.2 A

MINISTÈRE DE LA VOIRIE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD:
ÉTUDE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DE 1979


NEW BRUNSWICK DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
1979 O-D STUDY

Province Station Direction Interview Number

INTERVIEWER _____

STATION _____

DIRECTION _____

DATE _____ TIME _____ Day Hour Hr

SECTION 1 - GENERAL (RECEIVED DATA)

1. Licence Number _____
2. Province - State _____
3. Number of Occupants _____
4. Passenger Car/Station Wagon 0
   Pick-Up/Van 1
   Truck-Single Unit 2
   Truck-Single Unit With Trailer 3
   Tractor Trailer 4
   Tractor Trailer With Trailer 5
   Bus 6 Motorcycle 7 Other 8
5. Number of Axles? _____

SECTION 2 - O-D INFORMATION

6. Where did this trip begin? _____
   How you made any stops? Purpose of stop? _____
   Where? _____ No. of overnight stops ____
7. Where will this trip end? _____
   Do you plan any stops? Purpose of stop? _____
   Where? _____ No. of overnight stops ____

8. What is the purpose of this trip?
   No Answer 0
   To/From Work 1
   Business 2
   Holiday/Vacation 3
   Recreation/Pleasure 4
   Shopping/Medical/Dental 5
   Goods Movement 6
   Other 7
9. Why did you use this route?
   Shorter Route 1
   Faster Route 2
   More Scenic Route 3
   Required Services 4
   (Gas, Food, Lodging, etc.)
   Other 5

SECTION 3 - VEHICLE INFORMATION

10. Year of vehicle? _____
    For passenger cars/station wagons:
    Subcompact 1 Compact 2 Intermediate 3 Full-Size 4
11. Number of Cylinders? 4 6 8
    Fuel: Gas 1 Diesel 2
12. Odometer Reading? _____ miles 1 km 2
13. How many miles/kilometers did this vehicle travel last year? _____ miles 1 km 2

SECTION 4 - COMMERCIAL VEHICLES

14. What is the approximate weight of this unit?

Empty _____	lbs. 1	kg. 2	00 00
Approximate 1	Weighed 2		00
Present Weight	lbs. 1	kg. 2	00 00
Approximate 1	Weighed 2		00

15. What type of products are on the unit?

_____ 00 00

16. How is the vehicle used?

No Answer 0
Private Carrier 1
Public Carrier 2
Government 3
Farm Vehicle 4
Other 5

00

16. (a) Where did you enter New Brunswick?

_____ 00 00

Where did/will you enter/leave the Atlantic Provinces?

_____ 00 00

SECTION 5 - TOURIST AND/OR OUT-OF-PROVINCE VEHICLES

17. Where did you enter New Brunswick?

_____ 00 00

Where did/will you enter/leave the Atlantic Provinces?

_____ 00 00

18. How long did/will you stay in New Brunswick?

_____ days. 00 00

How long did/will you stay in the Atlantic Provinces?

_____ days. 00 00

19. What type of accommodations did/will you use?

No Answer 0
Motel/Hotel 1
Relatives/Friends 2
Camping/Tenting 3
Trailer/Recreational Vehicle 4
Cottage 5
Other 6

00

20. If camping/tenting/trailer, where do you plan to camp tonight?

No Answer 0
Provincial Park 1
National Park 2
Private Campground 3
Friends/Relatives 4
No Plans 5
Other 6

00

Figure 2.2.2 B

ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DE 1979:
LISTE DES DONNÉES

Interviewer

Poste

Direction

Date

Heure

Province

Numéro de l'entrevue

Section 1 - Généralités (constatations)

1. Numéro d'immatriculation
2. Province ou État
3. Nombre d'occupants
4. Voiture de tourisme/familiale
   Camionnette
   Camion
   Camion avec remorque
   Tracteur
   Train routier
   Autocar
   Motocyclette
   Autre
5. Nombre d'essieux

Section 2 - Origine - destination

6. Point de départ initial
   Arrêts: raisons
   Lieu
   Nombre d'arrêts pour la nuit
7. Destination finale
   Autres arrêts prévus
   Motifs
   Lieu
   Nombre d'arrêts pour la nuit
8. Objet du voyage
   Sans réponse
   Trajet pour le travail
   Affaires
   Vacances
   Plaisir
   Courses, médecin ou dentiste
   Transport de marchandises
   Autre
9. Pourquoi avoir choisi ce chemin?
   Plus court
   Plus rapide
   Route panoramique
   Services (essence, restauration, logement, etc.)
   Autre

Section 3 - Véhicule

10. Année de construction?
    (Voiture de tourisme/familiale)
    Sous-compacte
    Compacte
    Intermédiaire
    Gros modèle
11. Nombre de cylindres
    Carburant: essence diesel
12. Odomètre: milles km
13. Nombre de milles/kilomètres parcourus l'an dernier
    milles
    km

Section 4 - Véhicules utilitaires

14. Poids approximatif du véhicule
    Net: lb kg

Approximatif

Vérifié

Poids actuel: lb kg

Approximatif

Vérifié

15. Nature de la marchandise transportée?

16. Catégorie de véhicule

Sans réponse

Transporteur privé

Transporteur public

Gouvernemental

Agricole

Autre

Point d'entrée? (Nouveau-Brunswick)

Point d'entrée/de sortie? (provinces de l'Atlantique)

Section 5 - Véhicules immatriculés dans une autre province

17. Point d'entree? (Nouveau-Brunswick)

Point d'entrée/de sortie? (provinces de l'Atlantique)

18. Durée du séjour au Nouveau-Brunswick?

Nombre de jours

Durée du séjour dans les provinces de l'Atlantique?

Nombre de jours

19. Nature du logement utilisé?

Sans réponse

Motel/hôtel

Famille/amis

Camping

Roulotte/véhicule récréatif

Chalet

Autre

20. Si la personne prévoit camper (tente, roulotte ...) la nuit prochaine, où le fera-t-elle?

Sans réponse

Parc provincial

Parc national

Camping privé

Amis/famille

Ne sait pas

Autre

L'extrapolation des renseignements sur l'origine et la destination fournit les données en volume pour chaque marchandise transportée par camion au Nouveau-Brunswick en 1979 (tableau 2.2.4) sur les plans interprovincial et intraprovincial. On peut noter qu'il y a très peu de produits qui aient vraiment dominés l'activité de camionnage au Nouveau-Brunswick. Les plus importants sont: les matières de bois brutes, les produits pétroliers, les produits métalliques et autres produits du bois.

On trouve au tableau 2.2.5 une autre analyse des renseignements de 1979. Cette fois-ci, on fait la tabulation de la circulation interprovinciale de camions du Nouveau-Brunswick en fonction des volumes de chaque marchandise. En sus du volume de marchandises expédiées entre le Nouveau-Brunswick et les autres points, on donne dans ce tableau le rapport entre les marchandises expédiées vers le Nouveau-Brunswick et celles expédiées à l'extérieur du Nouveau-Brunswick par camion. On appelle ce coefficient le "coefficient import-export du Nouveau-Brunswick" et il est établi pour chaque marchandise. Si le coefficient est inférieur à 1,0, cela signifie que le Nouveau-Brunswick est un importateur net de cette marchandise.

D'après le tableau 2.2.5, la majorité des expéditions interprovinciales semblent être centrées au Québec et en Nouvelle-Écosse. Il semble en être ainsi à cause de l'emplacement des terminus des différentes sociétés de camionnage. Un transporteur peut en effet prendre une remorque à Montréal et la livrer à un terminus à Moncton. En fait, si l'origine et la destination du trajet étaient inscrites en fonction de l'origine et de la destination réelles de l'expédition, soit la remorque, les renseignements seraient complètement différents. Il faut se rappeler que cela pourrait entraîner une sous-estimation générale du camionnage long parcours.

Ces études origine-destination permettent d'identifier certains éléments et modes de fonctionnement de l'industrie du camionnage. Cependant, compte tenu du fait que l'échantillonnage utilisé est très faible par rapport à la population totale, il faut faire preuve de prudence lorsqu'on utilise ces renseignements.

Les tableaux qui précèdent permettent d'établir certaines habitudes de comportement. On considère aussi que ces renseignements permettent de mieux identifier les trajets de camions que le trajet d'une marchandise. La présente analyse permet donc de constater que les meilleurs renseignements dont on dispose sur l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick sont relativement limités. Les enquêtes effectuées à ce jour décrivent le mouvement des camions mais non les mouvements des

Tableau 2.2.3

ANALYSE DU FLUX INTERPROVINCIAL ET INTRAPROVINCIAL DES MARCHANDISES

Marchandises	Trajets de camion prévus en 1979	Intraprovinciaux (%)	Interprovinciaux		
			Départ Nouveau-Brunswick (%)	Arrivée Nouveau-Brunswick (%)	De passage (%)
Non identifiées	1 047 489	81,9	9,4	8,4	1,0
Matières brutes non métalliques	228 075	93,3	2,9	1,5	2,1
Matières de bois brutes	204 511	82,0	10,0	5,8	2,2
Produits du pétrole	203 787	90,9	4,9	3,8	0,4
Produits du bois	162 576	56,8	7,4	34,0	1,7
Produits ouvrés	149 949	64,9	10,9	19,3	5,0
Produits alimentaires	123 066	64,4	11,5	19,5	4,6
Produits métalliques	121 192	64,9	12,3	18,3	4,4
Boissons	55 785	84,0	5,9	9,7	0,4
Produits laitiers	41 861	92,0	4,4	2,7	0,7
Papier	37 736	71,3	24,5	3,6	0,5
Aliments pour animaux	36 239	68,0	22,4	8,2	1,4
Céréales	36 096	75,0	23,0	1,5	0,5
Poisson	28 887	33,9	27,0	30,7	5,8
Produits chimiques	27 721	63,7	15,8	14,7	5,4
Viande	24 719	64,2	8,2	20,7	6,5
Légumes	17 126	56,4	21,5	12,7	9,4
Total	2 735 168	77,9	9,8	10,5	2,0

Tableau 2.2.4

EXPÉDITIONS PAR CAMION AU NOUVEAU-BRUNSWICK
(en milliers de tonnes)

Marchandises	Poids total	Intraprovinciales	Interprovinciales		
			Départ Nouveau-Brunswick	Arrivée Nouveau-Brunswick	De passage
Non identifiées	3 316	1 768	925	501	122
Matières de bois brutes	3 930	3 329	426	71	94
Produits du pétrole	2 346	1 911	194	224	17
Produits métalliques	2 077	1 358	371	279	69
Produits du bois	1 973	1 316	279	323	55
Matières non métalliques brutes	1 576	1 375	106	73	22
Machines et produits ouvrés	1 320	755	207	215	93
Produits alimentaires	1 145	658	75	368	44
Papier	718	631	56	26	5
Boissons	523	467	38	22	5
Produits laitiers	304	252	33	12	7
Poisson	290	57	152	54	27
Produits chimiques	283	128	51	62	42
Viande	251	66	19	135	31
Céréales	206	86	104	12	4
Aliments pour animaux	202	67	100	25	10
Légumes	117	67	37	6	7

Tableau 2.2.5

TRAFIC INTERPROVINCIAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK
(milliers de tonnes transportées en camion)

Marchandises	Tonnes expédiées	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.	Québec	Ontario	Ouest	É.-U.	Coefficient import/export du N.-B.
Produits métalliques	650	424	44	0	102	18	1	81	0,69
Produits du bois	602	231	19	0	92	41	0	250	1,19
Matières de bois brutes	507	64	6	0	134	0	16	350	0,16
Machines et produits ouvrés	472	252	53	0	63	33	0	0	1,37
Produits alimentaires	443	260	72	0	53	31	0	45	4,90
Produits du pétrole	418	367	12	0	39	0	0	3	1,13
Poisson	206	129	8	-	42	0	0	26	0,34
Matières non métalliques brutes	180	29	64	0	74	0	0	18	0,67
Viande	149	10	11	-	126	2	0	0	7,05
Aliments pour animaux	125	67	8	0	11	3	0	34	0,26
Grain	116	111	3	0	0	0	0	0	0,12
Produits chimiques	113	35	4	0	62	0	0	0	1,22
Papier	82	68	0	0	3	6	0	6	0,48
Boissons	60	20	22	0	10	5	0	0	0,30
Produits laitiers	45	4	3	0	39	0	0	1	0,34
Légumes	43	2	1	0	31	9	3	0	0,16
Non identifiées	1 426	634	73	0	404	243	0	60	0,54

remorques. Par le fait même, l'information sur les marchandises est assez limitée et ces dernières demeurent en grande partie non identifiées. On peut cependant conclure que les deux enquêtes origine-destination ont atteint les objectifs fixés. Elles n'ont cependant que très peu de valeur si l'on veut s'en servir à d'autres fins. Il vaudrait certainement mieux procéder par échantillonnage des connaissements pour obtenir une description permanente du mouvement de marchandises.

Il reste alors à déterminer qui va s'occuper de la cueillette de ces renseignements. Le ministère provincial des Transports a le potentiel de recherches requis mais ne dispose pas des ressources nécessaires pour faire une analyse soutenue des marchandises expédiées par camion. Le Conseil des transporteurs routiers du Nouveau-Brunswick n'a pas pour le moment d'équipe de recherche.

2.3 Croissance du camionnage au Nouveau-Brunswick

Concurremment à la croissance rapide du réseau routier au cours de la première moitié du siècle, le camionnage est devenu un important moyen de transport des marchandises en Amérique du Nord. Bien que cette industrie se soit développée dans les années 1920 et 1930, ce n'est qu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale que l'industrie du camionnage a connu sa rapide croissance. Jusqu'alors, le camionnage se faisait presque exclusivement sur le plan régional et urbain. Les petites entreprises de transports régionales ont ensuite rapidement participées au transport des marchandises à l'échelle du pays et du continent. La croissance générale du camionnage est illustrée dans les statistiques des immatriculations de véhicules au Canada de 1938 à 1958. M. E.T. Steeves déclarait en 1969 dans son rapport sur l'industrie du camionnage au Canada [2]:

> "L'industrie du camionnage offre des services à la plupart des secteurs d'activités économiques, et ce, la plupart du temps, d'une façon très différente des autres modes de transport de marchandises. L'avantage certain du transport par camion est la commodité, le même genre de commodité qui a fait que la voiture de tourisme est devenu le mode de transport personnel par excellence."

Dans son ouvrage, Steeves analyse la croissance générale de l'industrie du camionnage, analyse qui est poursuivie dans un rapport publié par la Commission canadienne des transports sur l'industrie du camionnage au Canada [3] en 1975. Dans un document [1] publié en 1962, on constate une croissance de 460 % des immatriculations de camions au cours d'une période de 20 ans, soit un taux de croissance annuel de 5 %. Steeves, dans un autre ouvrage [2] publié en 1969, analyse

la décennie 1957-1967 et constate une augmentation de 32 % des immatriculations de nouveaux camions. Cela signifie une fois de plus que le taux de croissance annuel est tombé à 2,8 %, au cours des années 1960.

Afin d'obtenir les mêmes renseignements pour le Nouveau-Brunswick, on a étudié les dossiers du ministère des Transports pour établir la croissance du camionnage entre 1969 et 1980. Les résultats de cette enquête sont donnés au tableau 2.3.1 et représentés graphiquement à la figure 2.3.1. Ces chiffres portent sur le nombre total de camions immatriculés dans la province de 1969 à 1980 inclusivement. Cela veut donc dire que ces renseignements portent aussi sur les petits camions et camionnettes dont la popularité n'a cessé de croître au cours des dernières années. On a donc fait une projection pour les véhicules dont le poids brut (PBV) est supérieur à 10 000 livres. Cette projection est établie d'après le ratio des immatriculations de nouveaux véhicules établi dans l'étude de 1976 [4] de la Commission canadienne des transports et d'après les renseignements obtenus du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick pour 1980 [5]. Il y a donc eu une très faible augmentation du nombre de nouvelles immatriculations dans les années 1960 au Nouveau-Brunswick et une très forte augmentation, 10 % par an, au cours des années 1970. Ce taux de croissance porte sur les camions dont le poids brut est supérieur à 10 000 livres.

On a aussi considéré un autre indice pour l'activité de camionnage au Nouveau-Brunswick, soit la croissance des ventes de carburant diesel. On a à cette fin examiné les données de Statistique Canada (publication n^{O} 52-218) de 1959 à 1979. Les résultats obtenus se trouvent à la figure 2.3.2. L'examen de ce diagramme permet en fait de constater que les ventes de carburant diesel au Nouveau-Brunswick ont augmenté parallèlement aux ventes de carburant diesel au Canada au cours des 20 dernières années. Il y a lieu de noter qu'avant 1970 cette augmentation était légèrement inférieure au Nouveau-Brunswick par rapport à l'ensemble du pays. Depuis 1969 cependant cette croissance est importante. On trouve au tableau 2.3.2 une autre comparaison entre la croissance au Nouveau-Brunswick et celle du Canada.

On ne sait trop pourquoi il y a certaines irrégularités dans la consommation en carburant diesel au Nouveau-Brunswick, surtout pour la période de 1975. Cela s'explique peut-être par une baisse d'activités, des modifications de prix ou des inexactitudes statistiques. Il est cependant très important de noter que le taux de croissance décennal dans l'industrie du camionnage, en fonction des ventes de carburant, a augmenté au Nouveau-Brunswick dans les années 1970 alors qu'il a baissé partout au Canada. On constate aussi que la tranche que représente le Nouveau-Brunswick dans les ventes de carburant diesel au Canada a doublé au cours de ces mêmes années.

Tableau 2.3.1

NOMBRE DE CAMIONS IMMATRICULÉS AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Année	Nombre total de camions immatriculés	PBV > 10 000 lb
1960	22 467	6 630
1961	22 163	6 540
1962	20 987	6 190
1963	21 318	6 290
1964	22 559	6 700
1965	23 341	6 560
1966	24 125	6 880
1967	25 794	6 940
1968	25 206	5 450
1969	27 968	5 900
1970	28 520	6 217
1971	29 852	5 850
1972	31 284	6 260
1973	34 815	6 960
1974	40 578	8 116
1975	47 175	9 540
1976	50 360	10 070
1977	57 281	11 460
1978	65 037	13 000
1979	73 726	14 750
1980	81 862	16 000

Figure 2.3.1

COURBE DES IMMATRICULATIONS DE CAMIONS AU NOUVEAU-BRUNSWICK

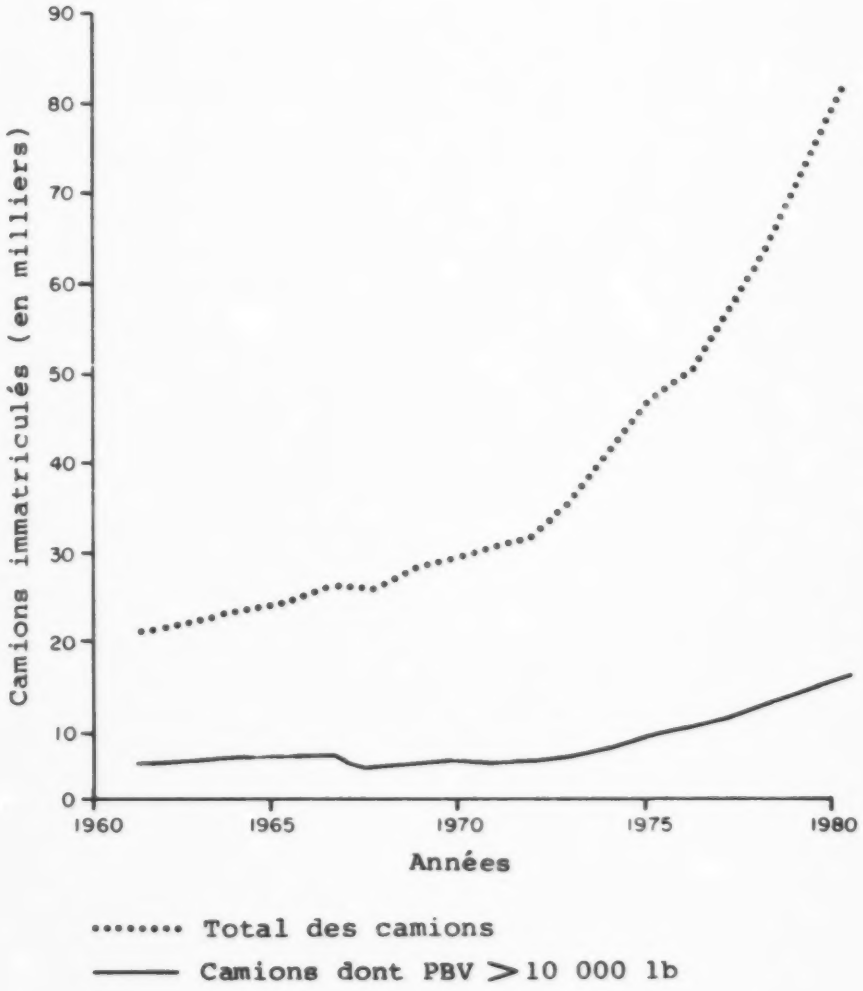
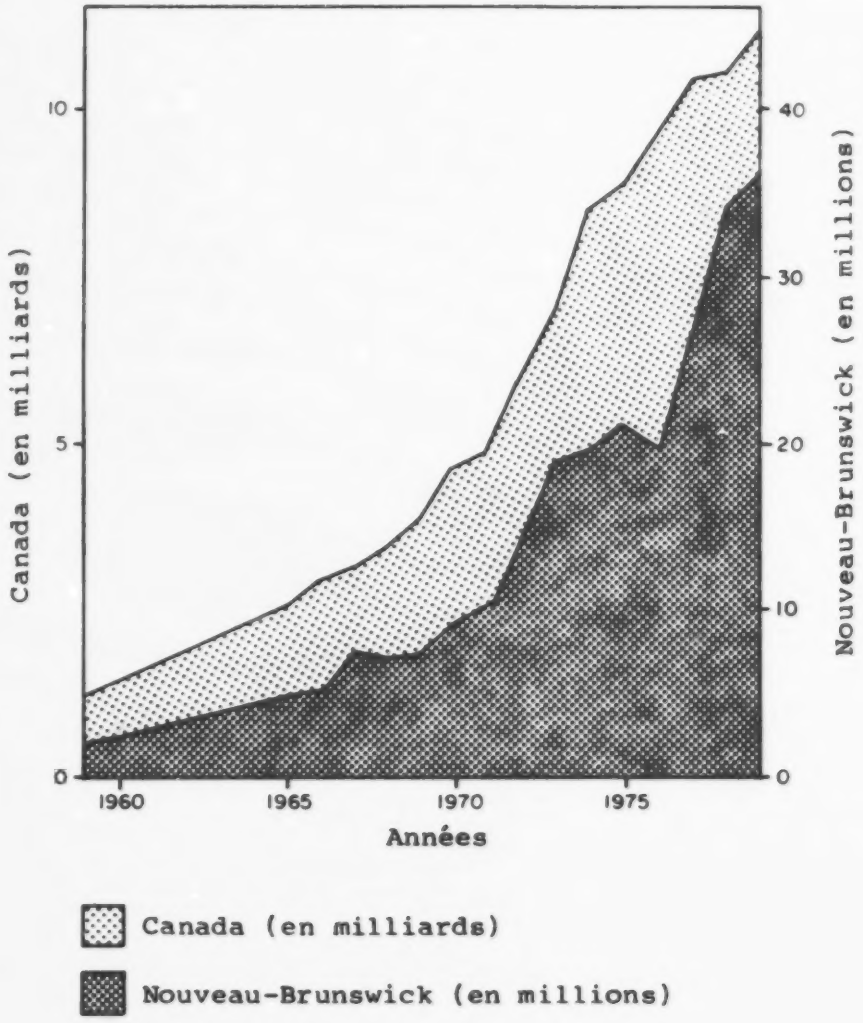


Figure 2.3.2

GRAPHIQUE RÉCAPITULATIF DES VENTES DE CARBURANT DIESEL POUR VÉHICULES ROUTIERS



Source: Statistique Canada, 53-218

Tableau 2.3.2

COMPARAISON STATISTIQUE NETTE DES VENTES DE CARBURANT DIESEL
(millions de gallons)

	1959	1969	Augmentation (%)	1979	Augmentation (%)
Nouveau-Brunswick	2,01	7,71	283	37,0	380
Canada	120	388	223	1 138	193
Portion que représente le Nouveau-Brunswick dans le marché national	1,7 %	1,8 %	-	3,16 %	-

On peut donc grâce à ces deux sources de renseignements, soit les immatriculations du Bureau des véhicules automobiles du Nouveau-Brunswick et les données sur les ventes de carburant diesel de Statistique Canada, établir la croissance générale de l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick. Cette croissance était minime dans les années 1960 si on la compare au reste du Canada. Par contre dans les années 1970, elle est supérieure au taux de croissance national et l'industrie du camionnage est devenue un concurrent à plein titre pour l'expédition des marchandises au Nouveau-Brunswick. Les raisons de cette croissance sont nombreuses et font l'objet d'une analyse dans le reste du présent rapport.

2.4 Le camionnage et l'industrie des produits du bois au Nouveau-Brunswick

Il est évident, à la lumière de l'analyse des marchandises que nous avons déjà faite, que le transport engendré par l'industrie des produits du bois est un élément important pour l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick. En fait, depuis quelques années, l'industrie forestière dépend de plus en plus de l'industrie du camionnage. Nous allons donc ci-après examiner brièvement avec les lecteurs l'importance de ce facteur pour les transporteurs routiers domiciliés au Nouveau-Brunswick.

L'exploitation forestière est un élément important de l'économie du Nouveau-Brunswick. Quelque 13 000 personnes sont occupées directement par la coupe du bois et la fabrication de produits du bois. Cette industrie comprend quelque 150 scieries

qui produisent environ 500 millions de pieds-planches par an ainsi que dix usines de pâtes et papiers qui ont une production annuelle de 2 millions de tonnes.

Cette production exige donc d'importants mouvements de bois et de produits du bois ce qui par le fait même accroît la demande de services de transport. Nous avons donc divisé notre analyse de ce secteur du transport en deux éléments: le mouvement du bois brut vers l'usine et le mouvement des produits de l'usine au marché.

La figure 2.4.1 illustre les principales expéditions interprovinciales de bois entre les forêts et les usines, et entre ces dernières et le marché, au Nouveau-Brunswick. Il est évident que ce mouvement porte à la fois sur le bois rond et les copeaux qui sont utilisés pour fabriquer la pâte et le papier. En effet le transport des copeaux de bois est devenu une préoccupation d'importance pour l'industrie forestière. Les copeaux sont principalement un produit dérivé des scieries et sont ensuite envoyés aux usines de pâtes et papiers, ce qui permet une exploitation complète des ressources de bois.

Ce mouvement de quantité massive de bois rond et de copeaux, illustré à la figure 2.4.1, entraîne une forte demande en transport. Au début de l'industrie de l'abattage au Nouveau-Brunswick, le transport du bois vers les scieries se faisait par flottage. On a cependant complètement abandonné cette façon de faire par suite de la croissance générale de l'industrie du camionnage au cours de la Deuxième Guerre mondiale et de l'apparition de normes très strictes pour la protection de l'environnement aquatique. Le transport par camion permet une plus grande capacité d'exploitation des ressources forestières et offre un moyen de contrôle des stocks plus efficace. Le transport par camion est donc presque devenu le seul moyen utilisé pour extraire le bois brut des forêts.

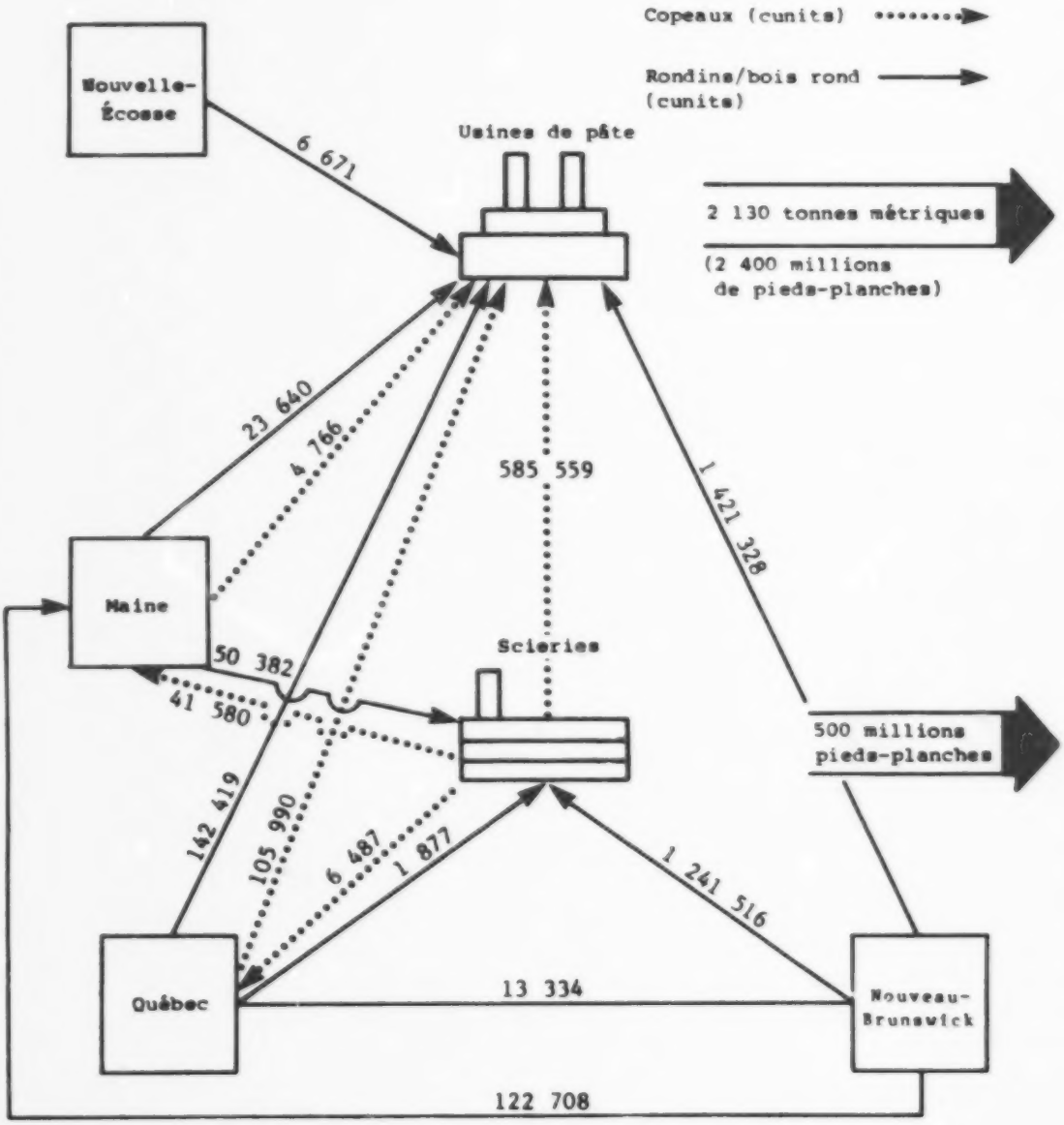
Par contre le mouvement des copeaux se fait de différentes façons. Les copeaux sont produits à la scierie et ensuite expédiés à l'usine de pâtes et papiers. La plupart des grandes scieries du Nouveau-Brunswick sont situées le long des voies ferrées et on estime que près de la moitié des copeaux sont transportés par chemin de fer.

Au cours des dernières années, le coût du carburant ne cessant de croître, on a de plus en plus utilisé des péniches pour le transport du bois rond et des copeaux. Il ne s'agit cependant pas encore d'un usage très répandu et il se limite pour le moment à la rivière Saint John où les péniches descendent vers l'usine Irving à Saint John.

La figure 2.4.1 laisse voir que 2,86 millions de cunits de bois rond et 756 milliers de cunits de copeaux sont transportés chaque année au Nouveau-Brunswick.

Figure 2.4.1

GRAPHIQUE D'ACHEMINEMENT DES MOUVEMENTS
DES PRODUITS FORESTIERS AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1980
(cunits)



Il nous faut signaler qu'il serait très difficile d'identifier avec précision l'origine et la destination des chargements de bois. Cela s'explique par la nature dynamique de cette industrie et son extrême sensibilité à de nombreuses variantes commerciales, réglementaires et économiques ainsi qu'aux capacités de production de chaque usine du réseau.

L'enquête origine-destination de 1976 révèle que 39,6 % du transport de produits bruts du bois se faisait par camion simple. Il s'agissait la plupart du temps de camions à trois essieux. Toujours selon la même étude, 59,6 % du bois est transporté par camion semi-remorque. Le reste, soit 0,8 %, par d'autres types de camions. Une autre étude, publiée en 1979 par la Direction des Forêts du Nouveau-Brunswick et le ministère de l'Expansion économique régional et intitulée "The Transportation of Wood in Northeast New Brunswick", révèle par examen d'un faible échantillon (147 trajets) une même répartition entre le transport par semi-remorque et par camion. On a dans cette étude inscrit les charges utiles transportées par les divers véhicules utilisés. Ces chiffres font l'objet du tableau 2.4.1.

Tableau 2.4.1

CHARGE UTILE DE BOIS BRUT
(cunits)

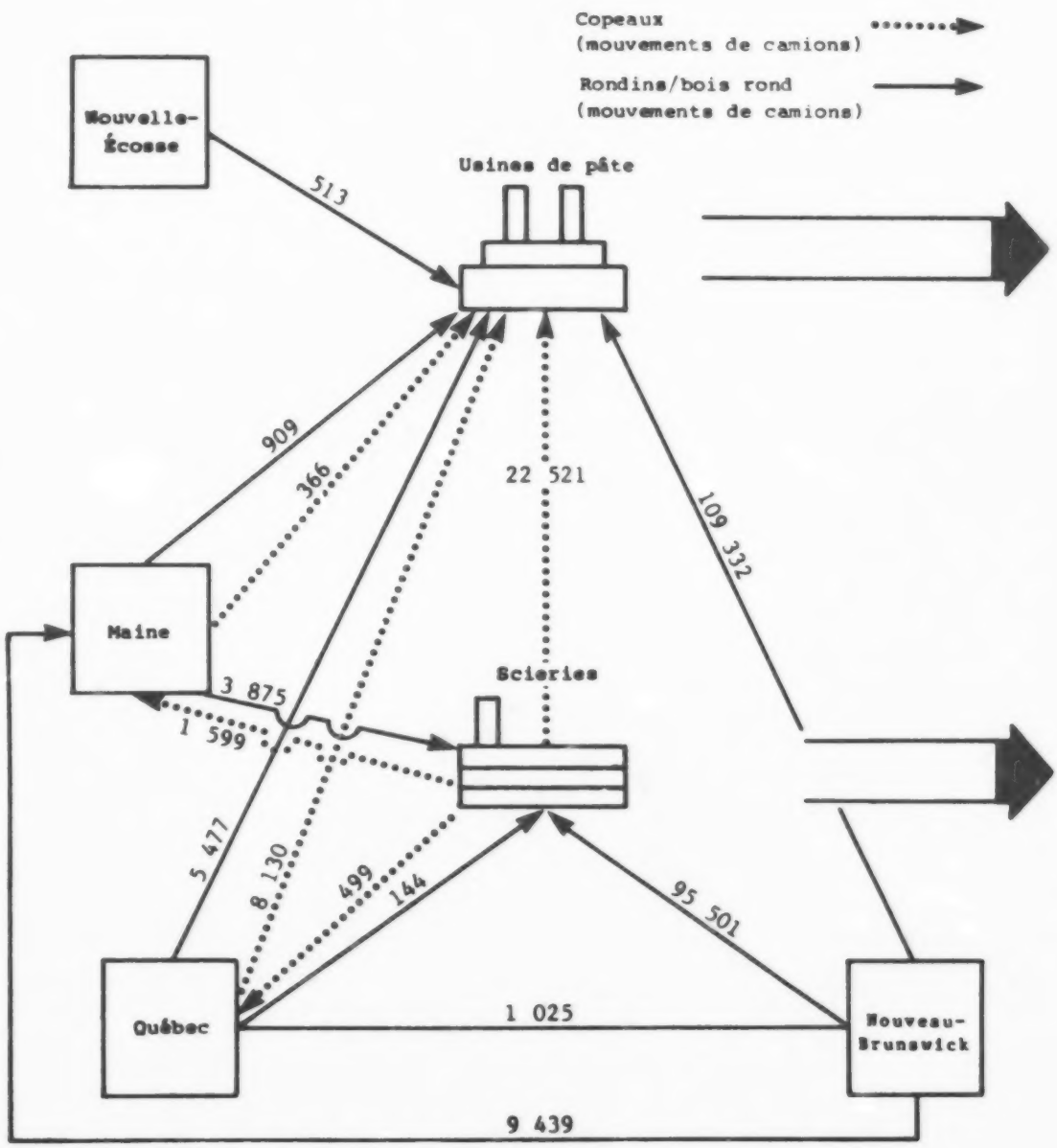
Types de bois	Camion (essieu tandem)	Semi-remorque	Train routier
Bois mou (8 pi)	7,81	16,30	18,34
Bois dur (8 pi)	5,93	9,76	-
Troncs en bois mou	9,78	11,28	-

Ces données permettent d'établir la charge utile moyenne par camion à 13 cunits, et si l'on fait une répartition moyenne des mouvements de bois vers les scieries par camion (100 % de bois rond et 50 % de copeaux) en cunits, on peut transformer les mouvements de bois de la figure 2.4.1 en mouvements de camions, ce qui a été fait à la figure 2.4.2. Cela représente un grand total de 260 000 chargements de camions de bois rond et de copeaux sur les routes du Nouveau-Brunswick. Si l'on suppose en toute logique que le retour se fait à vide, cela veut dire que l'on peut doubler le nombre de mouvements de camions.

Il faut remarquer que cette projection générale est quelque peu supérieure à celle des études origine-destination de 1976 et de 1979. Il n'y a pas lieu d'être surpris puisque les

Figure 2.4.2

GRAPHIQUE D'ACHEMINEMENT DES MOUVEMENTS
DES PRODUITS FORESTIERS AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1980
(camions)



études d'origine-destination n'étaient pas axées sur le transport routier régional, c'est-à-dire le secteur où la plupart de ces mouvements ont lieu.

Il est difficile d'établir la nature du trajet entre le chantier de coupe et l'usine parce que nous n'avons pas de renseignement. Bien que le transport de bois rond et de rondins soit évident sur les grandes routes du Nouveau-Brunswick, une grande partie de cette activité a lieu sur le réseau de routes régionales ainsi que sur les routes privées construites et entretenues par l'industrie forestière.

L'étude portant sur le nord-est du Nouveau-Brunswick a établi le trajet pour son échantillon de 147 trajets. Le parcours relevé commence normalement par le trajet entre le chantier d'exploitation et le chemin d'extraction, soit en général moins de 2 milles. Le reste se fait en proportion égale sur des routes de gravier ou d'asphalte. On peut supposer que la plupart des trajets sur route sans revêtement se fait sur route privée. Le voyage se termine à l'usine. La distance parcourue varie entre 30 et 90 milles et est en moyenne de 60 milles.

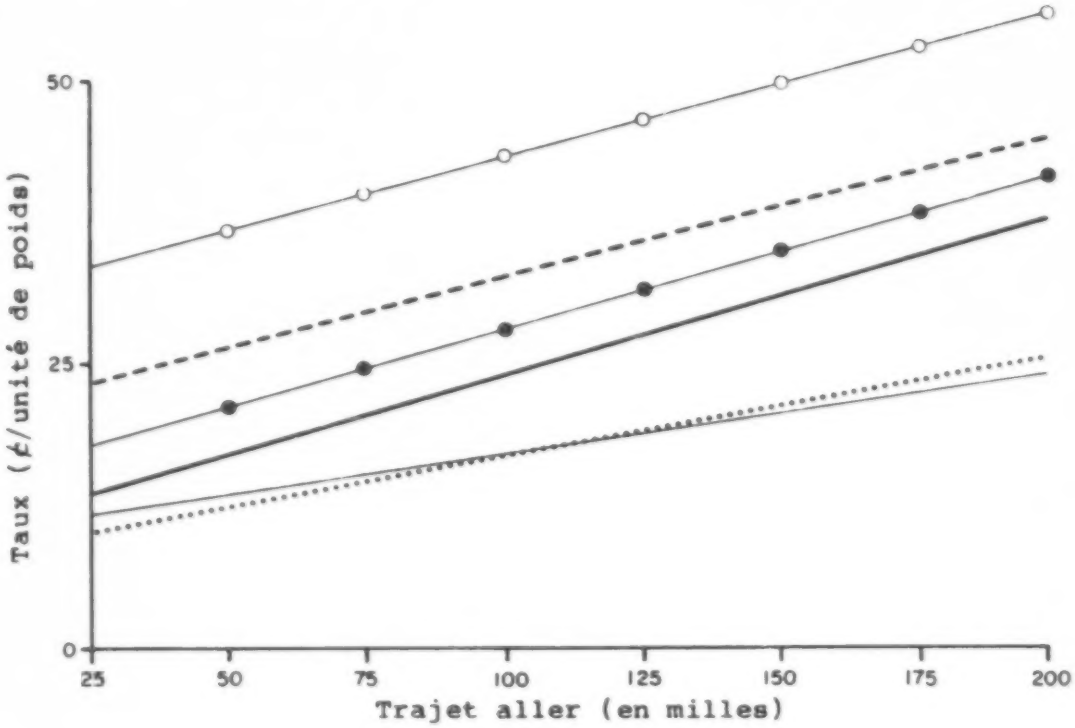
Une autre étude faite en 1979 par A.D.I. Limited pour Transports Canada a aussi porté sur le transport des produits forestiers. Cette étude est intitulée "The Transportation of Raw Forest Products by Highway in New Brunswick" et traite du mouvement du bois brut sur plusieurs routes au Nouveau-Brunswick. Dans cette étude, les trajets aller simple avaient une longueur qui variait entre 45 et 230 milles et une longueur moyenne de 115 milles. Ces longs parcours ne sont pas choses rares particulièrement pour les grandes usines de la région de Saint John.

Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles on utilise des camions pour le transport du bois sur de longs parcours. La commodité est sûrement de première importance. Dans une exploitation de coupe moderne, il faut que le camion puisse avoir directement accès aux piles de bois éloignées. Si on utilisait le chemin de fer, il faudrait d'abord transporter le bois par camion jusqu'à un quai de chargement et ensuite procéder à un transbordement.

On trouve dans un rapport de D.F. Darrow, qui n'a pas été publié, une comparaison entre le coût du transport par rail et par camion en 1978 pour les mouvements de bois rond au Nouveau-Brunswick. Les résultats de cette étude font l'objet de la figure 2.4.3. Ce diagramme permet de comparer les taux de transport par camion et par rail en 1978 pour les mouvements de bois rond sur diverses distances. Sur le même schéma, il y a une ligne qui représente le coût du transport par camion en fonction d'un modèle de coût qui a été mis au point pour Transports Canada par Trimac Consulting Services. Cette ligne est établie pour une semi-remorque avec tracteur, donc 5 essieux

Figure 2.4.3

COMPARAISON DU TARIF PAR ROUTE ET PAR RAIL
POUR LE TRANSPORT DU BOIS ROND AU NOUVEAU-BRUNSWICK



Source: Analyse du coût du transport du bois rond, D.F. Darrow

en tout. Les données sur les coûts ont été adaptées de façon à tenir compte des données de 1977. La représentation linéaire des tarifs par camion et par chemin de fer est le fruit d'une analyse régressive des taux en vigueur. Ce graphique fait ressortir de nombreux éléments importants. Tout d'abord, les taux de transport par camion sont très inférieurs à ceux du chemin de fer quelle que soit la distance parcourue et, comme les lignes sont essentiellement parallèles, le transport par rail ne devient jamais plus économique.

Deuxièmement, et c'est sans doute le plus important, on note une importante différence entre le coût du transport par camion en 1977 et le tarif. En fait, plus la distance est grande, plus grande est la perte inhérente au mouvement.

Il est difficile de comprendre pourquoi les tarifs de transport par camion sont si bas. Si l'on examine ces courbes, on constate que l'exploitant qui transporte du bois sur plus de 50 milles n'obtient pas, en fait, de rendement du capital investi. Dans son rapport, Darrow donne plusieurs raisons à cet état de chose. Tout d'abord, il déclare qu'en fait les exploitants ne reçoivent pas un bon rendement sur leur capital investi et ne connaissent pas les principes comptables qui leur permettraient d'établir leur coût d'exploitation. Cela se trouve confirmé dans une étude de l'Université du Nouveau-Brunswick intitulée "The Impact of Trucking on the Forest Industry". Deuxièmement, il est apparu clairement que la vive concurrence qui règne parmi les exploitants fait que les tarifs demeurent bas.

Dans le rapport rédigé par A.D.I. Limited en 1979, on déclare que:

> "En général, les personnes qui oeuvrent directement dans l'industrie des produits forestiers conviennent de ce que les camionneurs indépendants représentent la solution la plus économique pour le transport des produits du bois brut." (traduction)

On trouve ci-après les principales raison de cette déclaration:

1. les camionneurs indépendants acceptent un plus faible taux de rendement pour survivre;

2. les frais d'entretien et les frais généraux sont réduits à leur plus simple expression puisque le chauffeur et l'exploitant ne sont qu'une seule et même personne;

3. les propriétaires/exploitants travaillent plus de 40 heures par semaine et par le fait même maximisent leur productivité.

Tableau 2.4.2

RÉPARTITION ENTRE TRANSPORTEURS PUBLICS ET PRIVÉS DU TRANSPORT DES PRODUITS FORESTIERS BRUTS

Poste de contrôle	Route	Sans réponse	Transporteur		
			Privé	Public	Autre
Longs Creek	2	-	67 %	33 %	-
Coles Island	2	-	37 %	62 %	-
Westfield	7	-	80 %	20 %	-
St. Stephen	1	-	90 %	7 %	3 %
Belledune	11	2	84 %	14 %	-
Allardville	8	5	86 %	8 %	-
Renous	8	20	68 %	10 %	-
Nelson	126	3	74 %	23 %	-
Campbellton	17	11	87 %	-	-
Plaster Rock	109	13	83 %	4 %	-
St. Basile	2	2	85 %	14 %	-
St. Quentin	17	2	69 %	27 %	-
Nouveau-Brunswick		4	81 %	13 %	-

Remarque:

Il y a essentiellement trois types d'entreprises de transport:

1) entreprise privée appartenant à un transporteur indépendant;

2) entreprise privée appartenant à une entreprise forestière;

3) entreprise de courtage où la maison de courtage est propriétaire des remorques et le particulier du camion; le tout est administré par le courtier.

Il est évident à la lumière des chiffres qui précèdent que le gros du transport par camion des produits forestiers est en fait aux mains des transporteurs privés. Les chiffres du tableau 2.4.2 indiquent que 80 % du transport par camion est fait par des transporteurs privés et le reste par des transporteurs publics; cela ne nous donne cependant aucun renseignement quant au propriétaire de ces camions. Une firme de courtage peut évidemment être un transporteur privé ou avoir un permis de transporteur public.

Diverses personnes et sociétés ont tenté au cours des dernières années de réorienter ce secteur de l'industrie des transports. Dans certains cas une entreprise a son propre parc de camions, dans d'autres elle n'a que quelques camions et compte surtout sur les transporteurs indépendants de la région. Certaines sociétés feront affaire avec une seule compagnie de camionnage qui ensuite aura recours au courtier. Ces sociétés choisiront un transporteur privé ou public en fonction de la souplesse d'exploitation qu'elles veulent atteindre.

Il est évident que l'industrie du camionnage, pour le transport des produits forestiers bruts, est une industrie "locale" au Nouveau-Brunswick. Ainsi, une usine de pâte et papier qui fait surtout appel à des camionneurs indépendants dispose d'une liste de quelque 600 camionneurs qui sont prêts à effectuer du transport. Cette compagnie fait rarement de la publicité et n'appelle les gens que si ses stocks de bois baissent et trouve toujours les camions qu'il lui faut.

Même l'usine ne dirige pas le transport ou n'est pas vraiment au courant de ce qui se passe. Le prix du bois comprend souvent le transport, ce qui fait que la responsabilité du transport du produit repose sur la personne ou l'entrepreneur qui coupe le bois.

Depuis quelques années, on assiste dans différentes régions de la province à la création d'association de camionneurs indépendants et de propriétaires de terres boisées. Ces organismes jouent presque le rôle d'un syndicat et négocient avec les grandes sociétés les taux, les quotas, etc. Pour le moment, ces organismes n'influencent pas beaucoup le camionnage, mais ils auront sûrement une influence dans un proche avenir.

RÉFÉRENCES

[1] D.W. CAR, Truck Rail Competition in Canada, Commission royale d'enquête sur le transport au Canada, 1962.

[2] E.T. STEEVES, Trucking in Canada 1957-1967, Assemblée de 1969 de l'Association canadienne de camionnage.

[3] COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Les entreprises canadiennes de camionnage: Questions nées de l'information disponible, rapport de recherche n° 75-06F, 1975.

[4] Idem.

[5] Conversation tenue le 18 février 1980 avec M. D. Seeley, registraire adjoint du ministère du transport du Nouveau-Brunswick.

Chapitre 3

LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE

Si on veut étudier l'impact de la réglementation économique sur l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick, il faut évaluer la structure économique de cette industrie. C'est pourquoi cette étude comprend une analyse de la structure des coûts de l'industrie, du degré de concentration et de ses tendances, de la nature de la structure du capital de cette industrie, plus particulièrement la question du matériel possédé et utilisé, et du rôle du courtier exploitant dans les entreprises domiciliées dans la province.

La nature de l'industrie sera analysée tant isolément qu'en comparaison avec l'industrie dans l'ensemble du Canada. C'est pourquoi on accorde une grande importance à la structure des coûts des entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick. Avant même de pouvoir comparer le secteur du Nouveau-Brunswick à ceux des autres régions du pays, il faut établir la base de ces comparaisons. Par conséquent, nous nous appliquons à montrer en quoi l'industrie provinciale est différente de l'industrie nationale. Puis nous tentons d'expliquer ces différences.

Une bonne partie des renseignements que nous utilisons dans ce chapitre sont tirés de deux publications de Statistique Canada. Les renseignements financiers et propres à l'exploitation sont presque entièrement tirés de "Entreprises de camionnage et de déménagement". On a aussi utilisé les renseignements contenus dans "L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui". Pour ces deux documents, on s'est attardé aux années 1975 et 1978. On a aussi utilisé d'autre sources de renseignements. On a tiré des renseignements du répertoire des transports des provinces de l'Atlantique de 1979 qui est publié par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. On a complété le tout avec des renseignements fournis par les fonctionnaires de la province du Nouveau-Brunswick sur l'immatriculation des véhicules et l'octroi des permis de transporteurs. Toute autre source de renseignements est citée dans le corps du texte.

3.1 Définition de l'industrie

Selon Statistique Canada, cette industrie est composée des transporteurs dont les recettes annuelles d'exploitation brutes sont supérieures à 100 000 $. Il y a un décalage d'un an pour ces données. En d'autres termes, les données pour l'industrie en 1978 portent sur les transporteurs dont les

recettes d'exploitation annuelles brutes étaient supérieures au plafond fixé en 1977. Les compagnies qui sont au-dessus du point d'inclusion sont ensuite réparties en trois catégories qui sont celles utilisées dans les territoires en question. Les transporteurs de catégorie III ont des recettes supérieures au minimum fixé mais inférieures à un demi-million de dollars. Les transporteurs de catégorie II ont des recettes comprises entre un demi-million et deux millions de dollars. Les transporteurs de catégorie I ont des recettes annuelles d'exploitation de deux millions de dollars ou plus.

Cette structure de l'industrie correspond à la définition classique mais pose des problèmes pour la présente étude. Tout d'abord, les transporteurs passent d'une catégorie à une autre au fil des ans. Ces changements de catégorie rendent difficile l'évaluation d'une catégorie particulière sur une certaine période de temps. Ce qui est plus gênant du point de vue de notre étude, c'est l'exclusion des transpoteurs qui ont des recettes peu importantes. On peut juger de l'importance de cette exclusion si l'on examine les subventions versées au terme de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Selon la Commission canadienne des transports, les subventions versées pour l'ensemble du pays aux transporteurs relevés dans l'enquête de Statistique Canada se chiffrent à 18,3 millions de dollars en 1978 au titre de la Loi. Cependant, au cours de l'exercice financier 1977-1978, le total de ces mêmes subventions se chiffre à 28,4 millions de dollars. Au cours de l'exercice financier 1978-1979, le montant total des subventions se chiffre à 38,4 millions de dollars. Si l'on fait la moyenne, on obtient une somme totale de quelque 34,5 millions de dollars pour l'année 1978. Ce qui veut donc dire que seuls 53 % des subventions totales ont été versées à des transporteurs visés par l'enquête sur les entreprises de camionnage. Cet écart s'explique en partie par deux exclusions de l'univers de l'enquête. La première vise les subventions versées au transport d'articles ménagers d'occasion. En 1977, l'aide financière versée à ce titre pour le transport par camion vers l'ouest se chiffrait approximativement à 839 000 $. On ne dispose d'aucun renseignement sur les mouvements vers l'ouest ou les mouvements intra-régionaux pour 1978, mais il est improbable que l'on puisse imputer à ce type de marchandises une partie importante des subventions manquantes. L'autre omission possible est liée aux très petits transporteurs, soit ceux dont les recettes totales en 1978 étaient si peu importantes qu'ils ont été exclus de l'univers de l'enquête. Si l'on justifie ainsi cet écart, cela revient à dire, en gros, que leurs recettes étaient presque égales à celles des transporteurs ayant perçus des subventions versées au titre des programmes de subventions pour les mouvements intra-régionaux et vers l'ouest.

Pour pallier cette difficulté, il faut donc considérer l'industrie telle qu'elle a fait l'objet de l'enquête de Statistique Canada. Dans "Entreprises de camionnage et de

déménagement" de 1978, on établit qu'il y a 241 entreprises de transport routier de marchandises en activité au Nouveau-Brunswick, dont 89 domiciliées dans cette province. D'après le répertoire des transports des provinces de l'Atlantique de 1979, il y a, en date du 1er janvier 1979, 55 transporteurs routiers qui ont un permis de transporteur général et qui sont domiciliés dans cette province. Toujours selon le même document, il y a 100 permis de transporteur à contrat détenus par des personnes ou des sociétés domiciliées au Nouveau-Brunswick. Il semble y avoir un certain dédoublement dans ces deux listes. En d'autres termes, il est possible d'avoir à la fois un permis de transporteur public et un permis de transporteur à contrat, ce qui est le cas de nombre d'entreprises. Ces listes n'ont en effet pas été révisées pour éviter tout dédoublement. Si l'on tient compte de ces dédoublements, le nombre total de transporteurs détenteurs de permis et domiciliés au Nouveau-Brunswick serait de l'ordre de 130 à 140. Si l'on tient compte de la faible ampleur de l'exploitation de la plupart des transporteurs routiers généraux, et ce en fonction du matériel roulant qu'ils exploitent et des renseignements donnés dans la publication de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, le nombre de transporteurs formant l'échantillon, soit 89, semble raisonnable si l'on a tenu compte uniquement des transporteurs routiers pour compte d'autrui détenteurs de permis.

Ces chiffres font cependant clairement ressortir que seuls les transporteurs détenteurs de permis font partie de l'univers des enquêtes de Statistique Canada. S'il en est ainsi, cela veut dire qu'automatiquement tous les transporteurs de marchandises exemptées sont exclus. Cela semble donc être la principale raison de l'écart entre les subventions versées et celles reçues par les transporteurs au terme de l'enquête. Nous pouvons maintenant franchir une nouvelle étape.

Nous nous sommes servis d'une autre publication de Statistique Canada pour cette analyse, soit "L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui". Dans l'édition de 1977 de ce document, on fait état du transport au Canada d'un volume total de bois à pâte de 1,242 million de tonnes en 1977. Une seule usine d'une capacité quotidienne de 400 tonnes aurait besoin, par an, d'une quantité beaucoup plus grande de bois à pâte que le flux total signalé. Même si l'on tient compte du transport privé par camion de bois à pâte et de copeaux, il semble qu'on ait des problèmes avec les données signalées dans l'étude.

On se doit donc de reconnaître que les données de Statistique Canada portent uniquement sur une tranche limitée de l'activité du camionnage au Canada. Les transporteurs privés sont exclus de l'enquête. Si l'on ajoute cela à l'exclusion des petits transporteurs et aux autres exclusions notées dans les publications de Statistique Canada sur le camionnage, cela a pour effet que seule une partie de l'industrie est décrite dans l'analyse qui suit. Il faut donc faire preuve d'une grande

prudence dans l'interprétation des résultats de cette analyse, car cette dernière ne traduit pas nécessairement ce qui se passe dans l'ensemble de l'industrie du camionnage et peut même ne pas être considérée comme représentative. Nous tenterons donc, lorsque nous disposerons des renseignements nécessaires, de combler les lacunes des documents publiés. Nous analyserons la compatibilité de ces données lorsque nous les fournirons.

3.2 Recettes et frais d'exploitation

Tenant compte des limites de ces données, nous allons maintenant nous intéresser à l'aspect exploitation de l'industrie du transport par route de 1975 à 1978. Nous visons par cette analyse à définir la nature de la partie de l'industrie qui est comprise dans l'enquête de Statistique Canada et à établir des comparaisons entre cet univers et l'industrie à l'échelle nationale. Ces renseignements sont aussi très importants pour obtenir des précisions financières et d'exploitation que l'on pourra utiliser ultérieurement dans l'étude pour évaluer le cadre législatif au sein duquel oeuvre l'industrie.

Le tableau 3.1 donne des renseignements précis sur les dépenses et recettes d'exploitation dans l'industrie au Nouveau-Brunswick en 1975. D'après ces données, il y avait 73 transporteurs au Nouveau-Brunswick dont les deux tiers appartenaient à la catégorie III. Seulement 4 entreprises, soit quelque 5 %, appartenaient à la catégorie I. Ces mêmes données nous indiquent qu'il y a une certaine concentration au sein de la catégorie I, puisque ces entreprises représentent la moitié des recettes d'exploitation. La plupart de ces recettes proviennent du transport de marchandises et il y a très peu de recettes accessoires.

Même un examen rapide des coûts pour l'industrie en 1975 permet de constater qu'il y a des différences importantes entre les 3 catégories de transporteurs. La plus importante d'entre elles est sans doute la présence de courtiers exploitants dans l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick. Pour les transporteurs de la catégorie I, les sommes versées aux courtiers exploitants représentent 40,8 % du total des frais d'exploitation. Pour les transporteurs de catégorie II, elles représentent 23,2 % et pour ceux de catégorie III, 8,6 %. Cela représente une moyenne pour l'industrie de 29,5 %, ce qui indique que l'industrie a pour habitude de réduire de façon concomitante les autres frais d'exploitation afin de permettre un flux extérieur de ces coûts par les entreprises. Les salaires inhérents au transport ne représentent que 7,5 % des frais totaux d'exploitation pour les entreprises de la catégorie I et les frais de carburant, 2,8 %. Moins les exploitants font appel aux courtiers, plus les frais inhérents aux salaires et au carburant augmentent. Les salaires et les frais de carburant représentent respectivement 19,7 % et 10,5 %

Tableau 3.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION
AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1975
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	4		18		51		73	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	30,0		20,3					
Autre	2,5		1,7					
Total	32,5		22,0		10,6		65,1	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	2,3	7,5	4,0	19,7	3,8	37,3	10,1	16,4
Carburant (taxe comprise)	0,8	2,8	2,2	10,5	1,4	13,6	4,4	7,2
Courtage	12,5	40,8	4,9	23,2	0,9	8,6	18,3	29,5
Total	21,7	70,6	14,8	70,2	6,5	64,0	42,9	69,4
Entretien	2,7	8,7	2,5	11,8	1,5	14,6	6,6	10,7
Frais de terminus	1,9	6,4	1,0	5,0	0,1	1,4	3,1	5,0
Frais de vente et de trafic	0,3	1,0	0,2	1,0				
Frais d'assurance et de règlements	1,3	4,1	0,7	3,1				
Frais d'administration et frais généraux	2,9	9,4	1,9	8,8	2,0	20,1	9,2	14,9
Total de frais d'exploitation	30,7		21,0		10,2		61,9	
Coefficient d'opération	0,945		0,956		0,963		0,952	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1975.

pour les entreprises de la catégorie II et 37,3 % et 13,6 % pour celles de la catégorie III.

Quant aux autres genres de dépenses, il faut remarquer pour les entreprises de la catégorie I l'importance relative des coûts de terminus qui sont étonnamment bas, et cela veut dire qu'il faudrait faire une étude supplémentaire de cet élément si cette tendance se maintient. De plus, les frais d'assurance et de règlement sont supérieurs aux prévisions et cela aussi devrait faire l'objet d'une étude ultérieure. Enfin, on doit remarquer que le coefficient d'opération augmente quand on passe de la catégorie I à la catégorie III. Nous allons examiner les causes de cet accroissement plus loin dans le rapport.

Afin de faciliter la comparaison entre le Nouveau-Brunswick et le reste du pays et de mettre les données sur le Nouveau-Brunswick en perspective, le tableau 3.2 donne les données de l'ensemble du Canada pour l'année 1975. À l'échelle nationale, les entreprises de catégorie I représentent 7,1 % du nombre total d'entreprises et 59,5 % des recettes totales d'exploitation. Ces chiffres sont supérieurs à ceux du Nouveau-Brunswick. Toujours à l'échelle nationale, les 20 premières entreprises représentent 26,6 % des recettes totales d'exploitation, ce qui laisse entendre que le degré de concentration y est inférieur à celui du Nouveau-Brunswick. Il n'en demeure pas moins qu'il y est difficile d'interpréter ces coefficients de concentration puisque nous ne disposons que de renseignements sur les seules entreprises domiciliées dans un territoire. Pour avoir un réel aperçu de cette question, il faudrait examiner le problème du point de vue des entreprises qui sont exploitées dans une région ou dans un secteur de concentration.

Un rapide examen des données du tableau 3.2 permet de constater qu'il y a d'importantes différences entre les deux régions. La plus importante, qui, en fait, peut être à l'origine des autres, est l'usage intensif que l'on fait des courtiers exploitants. Ces derniers semblent jouer un rôle beaucoup moins important à l'échelle nationale où ils ne représentent que 11,4 % des dépenses totales d'exploitation pour les trois catégories. Au Nouveau-Brunswick, ces dépenses sont 2,6 fois plus importantes qu'à l'échelle nationale. La différence est encore plus accentuée pour les transporteurs de catégorie I où le rapport est de 3,7 à 1,0. Cela engendre évidemment d'autres différences. Les salaires et les dépenses en carburant semblent légèrement supérieurs à l'échelle nationale. (Il semble qu'il y ait deux raisons à cela. La première est que dans certains cas c'est le transporteur principal qui achète le carburant et le porte à son compte, et ce à des fins fiscales, alors que dans d'autres cas les courtiers se procurent leur propre carburant et ce coût n'est pas imputé dans le total des dépenses liées au courtage.)

Tableau 3.2

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION
PAR CATÉGORIE AU CANADA EN 1975
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	183		537		1 858		2 578	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	1 498,3		549,7					
Autre	33,7		24,8					
Total	1 532,0		574,5		466,3		2 572,8	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	317,9	21,7	132,8	24,0	117,9	26,7	568,6	23,1
Carburant (taxe comprise)	101,6	6,9	51,4	9,3	52,9	12,0	205,8	8,4
Courtage	159,3	10,9	82,3	14,8	39,1	8,9	280,7	11,4
Total	862,4	58,9	370,9	66,9	279,9	63,5	1 476,1	60,0
Entretien	150,2	10,3	66,3	12,0	51,7	11,7	266,1	10,8
Frais de terminus	185,3	12,5	18,5	3,3	8,9	2,0	205,8	8,4
Frais de vente et de trafic	26,9	1,8	6,3	1,1				
Frais d'assurance et de règlements	42,5	2,9	17,5	3,2				
Frais d'administration et frais généraux	198,4	13,6	75,0	13,5	100,6	22,8	511,1	20,8
Total des frais d'exploitation	1 463,8		554,4		441,0		2 459,2	
Coefficient d'opération	0,955		0,965		0,946		0,956	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1975.

Il nous faut aussi parler de la nature des entreprises de catégorie I et des différences qui les distinguent. Les dépenses de transport représentent 70,6 % du total des dépenses d'exploitation au Nouveau-Brunswick alors qu'elles ne représentent que 58,9 % pour l'ensemble du pays. Les autres différences d'importance se retrouvent au niveau des dépenses de terminus et de quai qui représentent 6,4 % au Nouveau-Brunswick et 12,5 % à l'échelle nationale ainsi que les dépenses de règlement qui sont supérieures de 40 % au Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est des frais d'administration et des frais généraux, la différence se situe à environ 50 %. Quant aux dépenses de terminus et de quai, on peut tirer la conclusion que le trafic de chargement complet par camion est plus important au Nouveau-Brunswick. Quant aux frais d'administration et aux frais généraux, les données font état d'une importance relative des dépenses de courtage, bien qu'il y ait d'autres différences qui demeurent inexpliquées. Nous allons parler des assurances et des règlements plus loin dans le rapport.

Les dépenses de transport sont pour l'ensemble de l'industrie inférieures à celles du Nouveau-Brunswick. Comme nous l'avons vu précédemment, cela est probablement lié au fait que l'industrie du Nouveau-Brunswick peut porter au compte d'un tiers une partie de ses dépenses en faisant appel au courtier exploitant. Les frais de terminus sont moins importants au Nouveau-Brunswick. Une fois de plus, cela semble s'expliquer par le fait qu'il y ait plus d'expéditions de chargements complets et qu'il faille moins grouper les expéditions pour remplir un camion. De plus, cela s'explique aussi par l'importance des entreprises de catégorie I par rapport à l'ensemble de ce secteur industriel.

On peut déjà conclure, à la lumière de ces données de 1975, qu'il y a de réelles différences entre l'industrie du transport routier au Nouveau-Brunswick et celle de l'ensemble du pays. Afin de voir si ces différences se maintiennent, il faut maintenant examiner les données pour 1978.

Les données sur l'exploitation des transporteurs routiers domiciliés au Nouveau-Brunswick en 1978 se trouvent au tableau 3.3. Si l'on examine l'ensemble des catégories, on constate qu'il y a très peu de changements par rapport à 1975. L'importance des frais de transport par rapport au total des frais d'exploitation a légèrement diminué. Bien que les frais de carburant aient augmenté de 50 % en chiffre absolu, l'augmentation n'est que de 0,2 % en terme d'importance relative. À ce poste, la modification la plus importante est sans doute la diminution de l'importance relative des salaires, soit une baisse de 2,5 en pourcentage. Dans l'ensemble, le total des dépenses d'exploitation a augmenté de 44,1 % en deux ans. D'autre part, les recettes d'exploitation ont augmenté de 44,5 % par suite de la diminution du coefficient d'opération qui est passé de 0,952 à 0,948.

Tableau 3.3

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION
AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1978
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	6		14		69		89	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	53,6		18,1					
Autre	4,1		1,6					
Total	57,7		19,7		16,7		94,1	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	5,8	10,5	3,0	16,7	3,3	21,0	12,1	13,6
Carburant (taxe comprise)	1,9	3,5	2,1	11,5	2,6	16,5	6,6	7,4
Courtage	21,8	39,6	4,4	24,4	1,3	8,2	27,5	30,9
Total	38,0	68,8	12,4	69,1	10,5	65,9	61,0	68,4
Entretien	4,2	7,6	2,1	11,8	2,5	15,4	8,8	9,8
Frais de terminus	5,3	9,5	0,6	3,1	0,2	1,1	6,0	6,7
Frais de vente et de trafic	0,5	1,0	0,2	1,0				
Frais d'assurance et de règlements	3,1	5,7	0,5	2,8				
Frais d'administration et frais généraux	4,2	7,5	2,2	12,1	2,8	17,6	13,5	15,1
Total des frais d'exploitation	55,2		18,0		16,0		89,2	
Coefficient d'opération	0,957		0,913		0,957		0,948	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1978.

Il est cependant difficile d'interpréter ces modifications. Par exemple, on ne peut déterminer clairement la portion de l'augmentation de ces frais d'exploitation qui est liée à l'inflation et celle qu'a entraîné l'augmentation du nombre d'entreprises visées par l'enquête. Le nombre d'entreprises a augmenté de 21,9 %. Compte tenu de l'importance de ces entreprises, il est très vraisemblable que l'augmentation soit surtout liée à l'inflation. Il est cependant impossible d'établir l'influence de chacun de ces facteurs.

Pour les transporteurs de catégorie I, il y a deux entreprises de plus et les recettes d'exploitation ont augmenté de 79,2 % et les dépenses d'exploitation de 79,8 %. Le coefficient d'opération est passé de 0,945 à 0,957. Comme nous l'avons déjà dit, il est impossible de distinguer l'impact de l'augmentation du nombre d'entreprises et celui des autres facteurs pour expliquer l'augmentation des recettes et des dépenses d'exploitation. L'importance relative des dépenses d'assurance et de règlement, qui étaient déjà supérieures à celles de l'ensemble du pays en 1975, a encore augmenté. En termes absolus, ce facteur a augmenté de 138,5 % et représente 5,7 % du total des dépenses d'exploitation en 1978.

Le tableau 3.4 comprend des données comparables pour l'ensemble de l'industrie canadienne en 1978. À l'échelle nationale, le nombre de transporteurs a augmenté approximativement d'un tiers et celui des transporteurs de catégorie I de 48,6 %. Tout comme pour l'industrie du Nouveau-Brunswick, le fait que les transporteurs passent d'une catégorie à une autre rend toute comparaison d'une année à l'autre très difficile. Pour l'ensemble des transporteurs canadiens, les recettes d'exploitation ont augmenté de 56,3 % alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 56,8 %. Le coefficient d'opération est passé de 0,956 à 0,959. Il s'agit là d'une légère augmentation de l'importance relative des versements au courtier pour les deux années et cela se traduit par une légère augmentation de la proportion que représentent les dépenses de transport par rapport au total des dépenses d'exploitation. Il faut cependant remarquer que malgré une très forte augmentation du coût du carburant au cours des deux années, ce dernier représente une portion moins importante des dépenses d'exploitation totales par rapport à 1975.

Pour les transporteurs de catégorie I, le courtier a encore joué un rôle plus grand. Les versements au courtier sont passés de 10,9 % des dépenses totales d'exploitation à 13,9 %. Le coefficient d'opération est passé de 0,955 à 0,968.

On a ensuite comparé l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick et l'industrie nationale en 1978. Pour ce qui est des entreprises de catégorie I, tout comme en 1975, la principale différence réside dans l'importance du rôle joué par les courtiers exploitants. Alors qu'au Nouveau-Brunswick les versements aux courtiers représentent 39,6 % des dépenses

Tableau 3.4

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION
PAR CATÉGORIE AU CANADA EN 1978
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	272		657		2 660		3 589	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	2 538,0		725,0					
Autre	64,0		17,0					
Total	2 602,0		742,0		677,0		4 021,0	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	569,0	22,6	170,0	24,1	161,0	25,6	900,0	23,3
Carburant (taxe comprise)	167,0	6,6	69,0	9,8	78,0	12,4	314,0	8,1
Courtage	351,0	13,0	114,0	16,2	66,0	10,5	531,0	13,8
Total	1 516,0	60,2	473,0	67,0	404,0	64,2	2 393,0	62,1
Entretien	283,0	11,2	88,0	12,5	82,0	13,0	453,0	11,8
Frais de terminus	293,0	11,6	20,0	2,8	12,0	1,9	325,0	8,4
Frais de vente et de trafic	48,0	1,9	8,0	0,1				
Frais d'assurance et de règlements	74,0	2,9	23,0	3,2				
Frais d'administration et frais généraux	306,0	12,1	95,0	13,5	131,0	20,8	685,0	17,8
Total des frais d'exploitation	2 520,0		706,0		629,0		3 856,0	
Coefficient d'opération	0,968		0,951		0,929		0,959	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1978.

totales d'exploitation, ils n'en représentent plus que 13,9 % à l'échelle nationale. Bien que cet écart se soit amoindri au cours des deux années, il n'en demeure pas moins important. Cela entraîne d'autres différences. Au Nouveau-Brunswick, les dépenses en carburant semblent inférieures tout comme les salaires liés au transport. À l'exception des dépenses d'assurance et de règlement, toutes les autres dépenses sont inférieures au Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est des assurances et des règlements, ces dépenses représentent au Nouveau-Brunswick 5,9 % du total des dépenses alors qu'elles n'en représentent plus que 2,9 % à l'échelle nationale, soit moins de la moitié que ce qu'il en coûte au Nouveau-Brunswick.

Pour les entreprises de catégorie II, on constate en 1978 des différences d'importance entre les deux niveaux d'exploitation. Cela semble s'expliquer par le fait que dans cette province, les exploitations par courtier sont de 50 % supérieures à celles à l'échelle nationale. Comme cet écart s'est cependant amoindri de 1975 à 1978, les autres écarts ont aussi diminué. Il faut cependant remarquer, abstraction faite de l'importance plus grande du rôle joué par les courtiers exploitants, que les dépenses en carburant sont plus importantes pour les entreprises de catégorie II du Nouveau-Brunswick.

Si l'on examine la catégorie III, on constate que, cette fois-ci, c'est à l'échelle du pays que le rôle du courtier est plus important. Cela entraîne des différences dans d'autres catégories, mais les versements aux courtiers ne sont pas assez importants pour modifier les autres tendances. À l'échelle provinciale, le carburant représente une proportion plus importante des dépenses totales, mais les salaires sont moins importants à l'échelle nationale. Les dépenses générales en transport sont légèrement supérieures par rapport aux autres dépenses à l'échelle provinciale. Enfin, même si le coefficient d'opération de la catégorie II est identique à celui de la catégorie I au Nouveau-Brunswick, il est de loin supérieur au coefficient national.

Ceci clôt la discussion sur la comparaison entre diverses années pour l'industrie à l'échelle provinciale et nationale sur les entreprises par catégorie. Dans la prochaine partie, nous allons examiner l'industrie du point de vue des moyennes et de ce que l'on pourrait considérer comme une mesure du rendement.

3.3 Les transporteurs routiers: l'entreprise moyenne

Dans la présente section nous allons considérer l'industrie d'un point de vue tout à fait différent. Nous allons cette fois-ci examiner les diverses moyennes pour l'industrie par catégorie et dans l'ensemble et les comparer non seulement à celles de l'ensemble du pays, mais aussi en fonction des entreprises domiciliées dans d'autres provinces

canadiennes. Parmi ces dernières, il y a la province de Québec que l'on considère en général comme la plus réglementée et la province d'Alberta que l'on considère en général comme la moins réglementée.

Avant même d'aborder cette discussion, il nous aparaît nécessaire de faire plusieurs mises en garde au lecteur et de lui expliquer les nombreux points que de prime abord nous semblons avoir omis. Tout d'abord, il nous faut attirer l'attention sur la variation de l'importance du rôle joué par le courtier exploitant dans les diverses provinces. Le courtier tient une place très importante au Nouveau-Brunswick. Ce n'est qu'à Terre-Neuve (27,9 %), en Saskatchewan (30,6 %) et en Alberta (30,7 %) que les dépenses relatives au courtier arrivent à peine à représenter les trois quarts du chiffre de 39,9 % atteint par le Nouveau-Brunswick à ce titre en 1978 pour le total des dépenses d'exploitation. À l'autre extrême, c'est au Québec que le courtier se révèle le moins important: il ne représente que 5,7 % des dépenses totales d'exploitation. Même s'il n'est pas possible d'évaluer les conséquences exactes de cet élément, il faut cependant se rappeler son impact lorsque l'on compare les moyennes ou les coefficients de certaines provinces. L'autre mise en garde porte sur la faible portée de l'industrie au Nouveau-Brunswick et sur le fait qu'elle semble dominée par plusieurs grandes entreprises. Il n'a pas été possible d'établir l'importance de cette domination, mais l'examen du nombre de véhicules exploités par chaque entreprise nous laisse entrevoir une telle domination.

Les tableaux 3.5 et 3.6 donnent des renseignements par catégorie et au total pour l'industrie domiciliée au Nouveau-Brunswick et dans certaines provinces ainsi que la moyenne nationale. On donne aussi diverses moyennes afin que l'on puisse se faire une idée de l'exploitation d'une entreprise moyenne dans diverses régions du pays.

Pour ce qui est de la catégorie I, c'est en Ontario qu'elle semble la plus importante et au Nouveau-Brunswick la moins importante. La première est deux fois plus importante que la seconde. Il faut cependant rappeler l'usage différent que l'on fait des courtiers exploitants. Il semble juste de conclure que cela explique en grande partie la différence du nombre moyen d'employés pour ces deux provinces. En Alberta, où l'industrie fait beaucoup appel au courtier, le nombre moyen d'employés est inférieur à la moyenne canadienne. Les transporteurs de catégorie II sont plus petits et en moyenne leur main-d'oeuvre ne représente que 12 % de la main-d'oeuvre de la catégorie I. Par contre, cette fois-ci, la moyenne du Nouveau-Brunswick est supérieure à celle du Canada et s'approche de celle des exploitations de catégorie II au Québec. Les transporteurs de catégorie III sont encore plus petits et leur main-d'oeuvre en moyenne ne représente que 28 % de celle de la catégorie II.

Tableau 3.5

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MOYENNES DIVERSES
POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES EN 1975 (1)

Catégories	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen ($)	Revenus moyens (millions de $)	Actif moyen (millions de $)	Millage moyen parcouru (en millions)
Catégorie I					
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	155,5	9 410	8,12	4,42	2,54
Québec	243,4	11 719	6,62	5,09	4,48
Ontario	308,6	12 965	9,56	6,18	5,54
Alberta	171,0	12 425	7,59	4,54	3,87
Canada	260,6	12 638	8,37	5,41	4,71
Catégorie II					
Île-du-Prince-Édouard	16,7	8 440	0,41	0,35	- (2)
Nouveau-Brunswick	37,3	9 520	1,22	0,66	1,22
Québec	40,1	11 000	1,13	0,65	0,94
Ontario	31,1	11 886	1,07	0,63	1,02
Alberta	23,3	12 657	1,04	0,51	0,81
Canada	31,9	11 540	1,07	0,59	0,91
Catégorie III					
Île-du-Prince-Édouard	12,5	8 400	0,30	0,18	
Nouveau-Brunswick	7,0	8 821	0,21	0,13	0,23
Québec	10,1	9 060	0,26	0,18	0,27
Ontario	9,0	9 788	0,26	0,16	0,25
Alberta	7,8	10 106	0,26	0,17	0,28
Canada	8,9	9 602	0,25	0,17	0,26
Toutes catégories					
Île-du-Prince-Édouard	13,3	8 410	0,32	0,21	0,23
Nouveau-Brunswick	22,6	9 327	0,89	0,49	0,58
Québec	31,1	10 893	0,84	0,58	0,73
Ontario	45,7	12 377	1,42	0,90	1,05
Alberta	21,0	11 866	0,87	0,50	0,63
Canada					

Notes: (1) On s'est servi des chiffres de 1976 au lieu de ceux de 1975 (voir texte).

(2) Compris dans les chiffres de Terre-Neuve.

Source: Calculs d'après les chiffres parus dans: Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1975.

Tableau 3.6

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MOYENNES DIVERSES
POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES EN 1978

Catégories	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen ($)	Revenus moyens (millions de $)	Actif moyen (millions de $)	Millage moyen parcouru (en millions)
Catégorie I					
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	152,3	13 134	9,62	3,86	1,82
Québec	265,5	16 168	9,47	5,55	4,11
Ontario	255,7	16 780	10,68	6,29	4,66
Alberta	129,1	17 594	8,11	4,76	2,93
Canada	219,8	16 831	9,56	5,46	3,90
Catégorie II					
Île-du-Prince-Édouard	22,7	11 265	1,12	0,57	0,77
Nouveau-Brunswick	28,7	12 891	1,41	0,67	0,86
Québec	29,8	14 538	1,16	0,76	-
Ontario	25,9	14 730	1,09	0,66	-
Alberta	22,3	16 201	1,22	0,49	-
Canada	25,5	14 917	1,13	0,65	0,69
Catégorie III					
Île-du-Prince-Édouard	8,1	9 562	0,28	0,18	0,22
Nouveau-Brunswick	6,0	10 746	0,24	0,11	0,23
Québec	7,4	11 745	0,26	0,16	0,20
Ontario	7,1	11 362	0,26	0,14	0,20
Alberta	6,1	12 337	0,26	0,16	0,18
Canada	6,7	11 868	0,25	0,14	0,19
Toutes catégories					
Île-du-Prince-Édouard	10,3	10 122	0,41	0,24	0,30
Nouveau-Brunswick	19,5	12 504	1,06	0,45	0,43
Québec	29,4	15 039	1,07	0,65	0,57
Ontario	37,5	15 783	1,54	0,90	0,78
Alberta	17,3	16 041	0,96	0,52	0,46
Canada	26,3	15 553	1,12	0,64	0,56

Source: Calculs d'après les chiffres parus dans: Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1978.

Pour la région examinée, c'est au Nouveau-Brunswick que le salaire est le plus bas pour le transporteur de catégorie I. C'est en Ontario qu'il est le plus élevé et même celui du Québec est inférieur à la moyenne nationale. Pour les transporteurs de catégorie II, le salaire en Ontario et en Alberta est supérieur à la moyenne nationale. Parmi toutes les provinces visées, seul l'Île-du-Prince-Édouard a des salaires inférieurs à ceux du Nouveau-Brunswick. Les salaires de la catégorie II sont de 9 % inférieurs à ceux de la catégorie II pour l'ensemble du pays. Les salaires de la catégorie III suivent la même structure que ceux de la catégorie II, mais à un niveau inférieur.

Le mode de comparaison change cependant lorsque l'on se penche sur les recettes moyennes par entreprise. Cette modification est sans aucun doute liée au degré d'intervention du courtier dans les diverses provinces. Pour les transporteurs de catégorie I, c'est en Ontario que les recettes moyennes sont les plus élevées et ensuite au Nouveau-Brunswick. Pour les transporteurs de catégorie II, c'est au Nouveau-Brunswick que les recettes moyennes sont les plus élevées et le Québec vient au deuxième rang. Pour les transporteurs de catégorie III, c'est l'Île-du-Prince-Édouard qui est au premier rang et le Nouveau-Brunswick au dernier.

Enfin, pour ce qui est de l'actif moyen des entreprises, on constate que c'est dans les provinces où le rôle du courtier est le plus important, soit au Nouveau-Brunswick et en Alberta, que cet actif est le plus faible par entreprise. Il fallait s'attendre à ce résultat. L'Ontario a l'actif le plus élevé. Au Québec, cependant, les choses ne se déroulent pas comme prévues; en effet, c'est dans cette province que les courtiers jouent le rôle le moins important et que la réglementation est la plus sévère qui soit au Canada et pourtant l'actif moyen est de 6 % inférieur à la moyenne nationale. Pour ce qui est des exploitations de catégorie II, le Nouveau-Brunswick se classe au premier rang, suivi du Québec, et l'actif dans ces deux provinces est supérieur à la moyenne nationale. Pour les entreprises de catégorie III, c'est le Nouveau-Brunswick qui, de toutes les provinces visées par cette analyse, atteint la moyenne la plus basse.

Enfin, il nous faut étudier la distance moyenne parcourue en milles par entreprise tant par catégorie qu'en fonction des entreprises domiciliées dans les diverses régions examinées. On aurait sans doute un meilleur aperçu de l'activité de ces entreprises si l'on se servait du volume, mais on ne dispose pas de ces renseignements par province de résidence.

Nous comparons donc les distances parcourues en 1976 et en 1978, c'est-à-dire sur une base différente de celle utilisée au cours de l'analyse précédente. Il aura fallu en effet rejeter les chiffres de 1975, car une étude préalable des

données a permis de constater une baisse de la distance parcourue pour les entreprises domiciliées au Canada de l'ordre de 15,6 % alors que la quantité de carburant achetée a augmenté de 29,5 %. Cela semblait indiquer qu'il y avait des erreurs dans les chiffres et après enquête on a constaté que ces erreurs se retrouvaient parmi les chiffres les plus anciens. Si l'on divisait la distance parcourue par le nombre de gallons de carburant consommé, les résultats pour 1976 et 1978 indiquaient que le rendement prévu en carburant était régulier. Les entreprises domiciliées en Nouvelle-Écosse obtenaient, en 1978, 4,512 milles au gallon et celles du Nouveau-Brunswick 4,739 milles au gallon. Pour le Canada, le Québec et l'Ontario la distance parcourue s'échelonnait entre 4,701 et 4,796 milles au gallon. Si l'on faisait les mêmes calculs pour 1975, on obtenait de 3,462 milles au gallon pour la Nouvelle-Écosse contre 18,429 milles au gallon au Nouveau-Brunswick. En conséquence, on a donc rejeté les chiffres de 1975 et l'on a comparé 1976 à 1978.

Pour ce qui est des entreprises de camionnage de la catégorie I, c'est le Nouveau-Brunswick qui obtient le plus faible millage moyen en 1976. Le Québec et l'Alberta obtiennent aussi des millages inférieurs à la moyenne canadienne alors que celui de l'Ontario est supérieur à cette dernière. On constate la même chose pour 1978, si ce n'est que le Québec dépasse cette fois la moyenne nationale. Ces données permettent aussi de constater une baisse du millage moyen en 1978 par rapport à 1976. Cette baisse est vraisemblablement inhérente à l'inclusion dans la catégorie I de plus petites entreprises.

Pour ce qui est des entreprises de catégorie II, c'est l'entreprise moyenne du Nouveau-Brunswick qui obtient le plus important millage, suivie de l'Ontario et du Québec qui toutes deux obtiennent des résultats supérieurs à la moyenne nationale. Bien que l'on n'ait pas encore toutes les données pour 1978, on peut déjà conclure que, comme pour les entreprises de catégorie I, il y a une baisse du millage moyen par rapport à 1976. L'entreprise moyenne du Nouveau-Brunswick demeure cependant au-dessus de la moyenne nationale.

L'entreprise moyenne de catégorie III semble suivre la même tendance que les autres. En 1976, l'entreprise moyenne du Nouveau-Brunswick venait au deuxième rang après l'Ontario et son millage était supérieur à la moyenne nationale. Bien qu'il y ait une baisse entre les deux années de comparaison, la moyenne du Nouveau-Brunswick a connu une baisse moins importante que les autres ce qui fait qu'en 1978 le millage moyen y est supérieur à celui des autres.

Pour l'industrie dans son ensemble, ce sont les entreprises domiciliées en Ontario qui ont obtenu le millage moyen le plus élevé au cours des deux années. Par suite des moyennes obtenues pour la catégorie I, les entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick obtiennent un millage moyen de

loin inférieur à la moyenne canadienne. Tout comme pour chacune des trois catégories décrites ci-dessus, il y a eu une baisse du millage moyen au cours des deux années. On pense que cette baisse est inhérente au passage d'entreprises d'une catégorie à une autre dans l'univers de l'échantillon.

Idéalement, on aimerait déjà pouvoir faire des équations et des prévisions qui permettraient d'expliquer l'évolution des coûts pour les entreprises visées. Cependant, dans une grande mesure, cela ne servirait à rien compte tenu des différences décelées dans les diverses entreprises. Si l'on ne dispose pas de renseignements plus sûrs sur l'ensemble des opérations de courtage, le trafic et la nature des expéditions (chargement complet par rapport à chargement partiel), il serait très difficile d'interpréter les coefficients obtenus et cela pourrait même entraîner des erreurs.

3.4 Concentration de l'industrie

Normalement, pour mesurer la concentration, on calcule la portion d'une mesure particulière obtenue par les quatre, huit (ou tout autre nombre) premières entreprises. Cela n'est cependant pas possible pour cette analyse du transport de marchandises pour compte d'autrui. En conséquence, on a donc décidé de calculer le degré de concentration selon la proportion de recettes déclarées par les entreprises de catégorie I par rapport au total des recettes perçues par les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick. Dans certains cas, cela revient à la tranche déclarée par les quatre plus grandes entreprises. On trouve au tableau 3.7 ci-après la répartition des recettes de transport déclarées par les entreprises de transport au pays ainsi que les entreprises de catégorie I à l'échelle nationale pour la période comprise entre 1975 et 1978.

De 1975 à 1977, il y avait quatre entreprises de catégorie I domiciliées au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire le nombre qui correspond aux coefficients de concentration normaux. En 1978, il y avait six entreprises dans cette catégorie. Il était impossible de subdiviser ce groupe.

On peut donc conclure que le degré de concentration dans l'industrie du transport par camion est beaucoup plus élevé pour les entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick qu'il ne l'est à l'échelle nationale. De plus, abstraction faite de l'année 1978, et ce à cause de l'augmentation du nombre d'entreprises dans ce sous-groupe, on constate que le degré de concentration a augmenté de 7 points. Simultanément, la tranche du marché canadien que représentent les 100 plus importantes entreprises de transport au pays a connu une légère baisse au cours de la période étudiée. Pour ce qui est des transporteurs de catégorie I, la situation est la même pour l'ensemble du pays et au Nouveau-Bruswick. La tranche du marché que représente ce groupe a légèrement augmenté au cours de la période examinée,

Tableau 3.7

RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DE TRANSPORT PARMI DIVERS GROUPES AU CANADA ET AU NOUVEAU-BRUNSWICK DE 1975 À 1978 COMPRIS
(en pourcentage)

Groupe	1975	1976	1977	1978
Catégorie I au Nouveau-Brunswick	53	57	60	63
Cent (100) plus importantes entreprises canadiennes	53	53	57	60
Catégorie I au Canada	62	64	65	67

Source: Chiffres parus dans L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

bien que l'augmentation que cette catégorie ait connue ne soit pas aussi importante que celle de l'industrie provinciale.

Il faudrait donc idéalement songer à d'autres moyens de mesurer la concentration. Cependant, compte tenu de la diversité des structures de l'industrie au Canada, cela semble irréalisable. En effet, ces structures fausseraient toute autre mesure de concentration que l'on voudrait utiliser.

3.5 Le rôle du courtier

Nous avons déjà examiné l'importance des versements aux courtiers dans l'ensemble des dépenses totales pour l'industrie au Nouveau-Brunswick. Nous avons vu qu'en 1978 le total des versements aux courtiers représente 30,9 % des dépenses totales d'exploitation pour l'industrie dans son ensemble. Pour ce qui est des entreprises de catégorie I, le rôle des courtiers est encore plus important et représente 39,6 % des dépenses totales d'exploitation. À l'échelle nationale, ces chiffres sont respectivement de 13,8 % et de 13,9 %. De plus, au Nouveau-Brunswick, les versements effetués par les entreprises de catégorie I aux courtiers représentent 79 % des versements totaux de l'industrie. Il y a donc lieu d'examiner plus en détail le rôle du courtier plus particulièrement dans le cas des transporteurs de catégorie I.

Malheureusement, on dispose de très peu de renseignements sur le courtier exploitant. On peut cependant se faire une idée de ce rôle d'après le matériel utilisé. Nous avons à cette fin utilisé le répertoire des transport des provinces de l'Atlantique de 1979 publié par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Ce répertoire contient des renseignements sur le matériel utilisé, par catégorie de permis, par les divers transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick, renseignements dont nous nous sommes en partie servis pour cette étude. Il nous faut cependant faire remarquer qu'il serait très dangereux de considérer ces renseignements comme exacts puisqu'il nous a fallu décider quelles entreprises parmi celles citées dans le document de la CTPA appartiendraient à la catégorie I des transporteurs selon Statistique Canada. On doit donc uniquement utiliser ces renseignements à titre purement indicatif de la situation qui prévalait à cette époque au Nouveau-Brunswick. Si l'on examine cette question pour l'ensemble de l'industrie, ces renseignements sont encore moins fiables puisque dans certains cas le document de la CTPA ne précise pas le matériel utilisé. Ces renseignements sont indiqués dans le tableau 3.8 ci-après.

Tableau 3.8

MATÉRIEL EN TOUTE PROPRIÉTÉ, LOUÉ OU EXPLOITÉ PAR DES ENTREPRISES DOMICILIÉES AU NOUVEAU-BRUNSWICK: TRANSPORTEURS GÉNÉRAUX EN 1978

Catégorie d'entreprises, les 4 plus importantes ou catégorie I	Tracteurs	Camions	Semi-remorques
D'après la CTPA	663	340	1 105
Catégorie I (Stat. Canada)	184	114	1 024
Activités de courtage	479	226	-
Total des données			
D'après la CTPA	783	437	1 394
Toute catégorie (Stat. Canada)	331	243	1 251
Activités de courtage	452	194	-

Sources: Statistique Canada et données de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Il est clair que ces données posent des problèmes. Dans les deux cas, le nombre de véhicules motorisés utilisés vraisemblablement par les courtiers semblent décroître lorsqu'on passe de la catégorie I à l'ensemble des entreprises. Cela s'explique principalement par l'absence dans les données de la CTPA de renseignements sur le matériel utilisé par les plus petits transporteurs. Malgré l'absence de données plus fiables, cela nous donne quand même des indications sur le rôle du courtier dans l'industrie du camionnage.

Malgré le peu de renseignements dont on dispose, il apparaît cependant que le rôle du courtier dans l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick est important. Dans le cas des grandes entreprises, le courtier fournit jusqu'à 72 % des unités avec tracteur et jusqu'à 66 % des camions simples. Dans le cas des unités avec tracteur, si l'on pouvait tenir compte uniquement des tracteurs, ce pourcentage serait encore plus élevé. Pour l'industrie dans son ensemble, ces chiffres sont respectivement de 58 et de 55 %. Ces résultats soulignent une fois de plus le danger qu'il y a à faire des comparaisons entre l'industrie du Nouveau-Brunswick et l'industrie nationale.

En plus, il existe d'autres activités qui sont influencées par l'intervention du courtier, mais qu'il est impossible de déterminer à partir des renseignements dont on dispose. Il apparaît clairement que le fait de faire appel à un courtier permet aux entreprises d'imputer à un tiers une partie importante de leurs dépenses: carburant, entretien et dépréciation. On ne peut cependant établir clairement si les risques de l'entreprise sont atténués ou non puisqu'on ne dispose pas de renseignements sur les ententes de garanties entre les transporteurs et les courtiers.

Il apparaît cependant clairement qu'il y aurait lieu avant tout de faire une étude approfondie du rôle du courtier exploitant afin de pouvoir bien comprendre l'industrie du camionnage, surtout au Nouveau-Brunswick. Une telle enquête n'entre cependant pas dans le cadre de notre étude.

3.6 Résumé et conclusions

Il apparaît clairement que la structure de l'industrie domiciliée au Nouveau-Brunswick diffère grandement de celle de l'industrie nationale. La plus grande différence est sans doute le rôle joué par le courtier exploitant, différence qui donne naissance à d'autres distinctions de structure comme, par exemple, l'importance relative des frais de carburant. Au sein même de l'industrie du Nouveau-Brunswick, on relève des différences importantes. Tout comme dans le cadre précédent, ces différences sont principalement liées à l'importance variée du rôle du courtier.

L'importance relative des activités du courtier crée des différences dans les moyennes calculées pour les entreprises domiciliées dans les différentes régions du pays. D'après certaines de ces moyennes, les entreprises de catégorie I au Nouveau-Brunswick semblent plus petites que l'entreprise type canadienne. Cela est valable en ce qui a trait au nombre d'employés par entreprise, à l'actif et à la distance parcourue en milles par entreprise. Cependant, si l'on se place du point de vue des recettes moyennes, l'entreprise du Nouveau-Brunswick se situe alors au-dessus de la moyenne canadienne. Il faut donc considérer ces moyennes avec beaucoup de prudence et cet état de chose, en ce qui a trait au Nouveau-Brunswick, empêche toute analyse économique ou statistique plus approfondie. L'absence de renseignements sur les volumes en tonnes transportées par les entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick complique encore les choses.

Le degré de concentration semble plus élevé au Nouveau-Brunswick qu'à l'échelle nationale du moins en fonction de la mesure utilisée aux fins de la présente étude et qui semble être la seule que l'on puisse utiliser, compte tenu de la diversité même des structures organisationnelles dans le pays. Qui plus est, il apparaît clairement que le degré de concentration au sein des grandes entreprises au Nouveau-Brunswick augmente. Simultanément, la portion que représentent les 100 plus importantes entreprises de transport au pays a diminué légèrement au cours de la période examinée. À l'échelle nationale, la prédominance des transporteurs de la catégorie I s'est accrue.

Le courtier joue un rôle très important dans l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick et représente la plupart des véhicules motorisés utilisés. Malheureusement, on ne connaît pas grand chose sur la nature même de l'exploitation du courtier et il y aurait lieu dans un proche avenir d'effectuer en toute priorité une enquête approfondie sur ce secteur de l'industrie au Canada. Une telle enquête n'entre cependant pas dans le cadre de la présente étude.

Chapitre 4

RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES À MOTEUR

4.1 Introduction

Au Nouveau-Brunswick tout comme dans d'autres juridictions, il y a deux façons de réglementer l'industrie du camionnage. D'abord, la loi permet de réglementer le fonctionnement des véhicules à moteur et de tout engin de transport; le deuxième facteur relève du domaine économique et tient compte par exemple du contrôle des immatriculations et de la fixation des tarifs. Cette partie du rapport traite du premier aspect du règlement sur les camions au Nouveau-Brunswick dans le cadre de la Loi sur les véhicules à moteur. Le ministre des Transports est responsable de l'application de la Loi sur les véhicules à moteur par l'entremise du Bureau du registraire des véhicules à moteur qui rend compte au sous-ministre des Transports.

La Loi établit les multiples règles et règlements qui décrivent la marche à suivre pour l'octroi des permis de conduire et l'immatriculation des véhicules, la régulation de la circulation et le code général de conduite. Il est évident que cette Loi sur l'industrie du camionnage est très importante. Dans le chapitre suivant on s'attachera à exposer ce qui intéresse particulièrement l'industrie du camionnage telle qu'elle est réglementée au Nouveau-Brunswick par la Loi sur les véhicules à moteur, non pas avec l'intention de produire une étude détaillée, mais pour examiner ce qui, dans cette Loi, s'applique particulièrement au sujet de cette étude.

4.2 Immatriculation des véhicules

Le registraire des véhicules à moteur est responsable de l'immatriculation de tous les véhicules à moteur utilisés sur le complexe routier de la province. La Loi classe les camions dans la même catégorie que les camions-tracteurs, autobus et camions-citernes, c'est-à-dire dans la catégorie des véhicules utilitaires dont seules sont exclues les voitures particulières. Les camions sont par conséquent soumis aux règlements qui s'appliquent à cette classe de véhicules. Les droits d'immatriculation des véhicules utilitaires sont calculés d'après le poids autorisé sans charge et peuvent s'élever jusqu'à un maximum de 1 503,00 $ par an.

4.3 Poids des camions au Nouveau-Brunswick

On contrôle le poids des camions au Nouveau-Brunswick depuis 1927, année pendant laquelle un règlement limitant la charge maximale par essieu à 12 000 livres fut décrété. Le poids brut maximal du véhicule équivalait à la somme des poids maximaux correspondant à chaque essieu. Par la suite on augmenta la valeur de ce maximum, comme on peut le voir à la figure 4.3.1, à 15 000 livres (1929), 16 000 livres (1941) et 18 000 livres (1955). Une dernière modification apportée en 1970 releva cette charge par essieu à 20 000 livres. Naturellement, au fur et à mesure que les tolérances de poids par essieu augmentaient, le poids brut du véhicule (PBV) s'élevait également. Mais le poids brut augmenta de façon encore plus importante grâce à l'utilisation de plus en plus répandue de ponts montés en tandem et de camions-remorques.

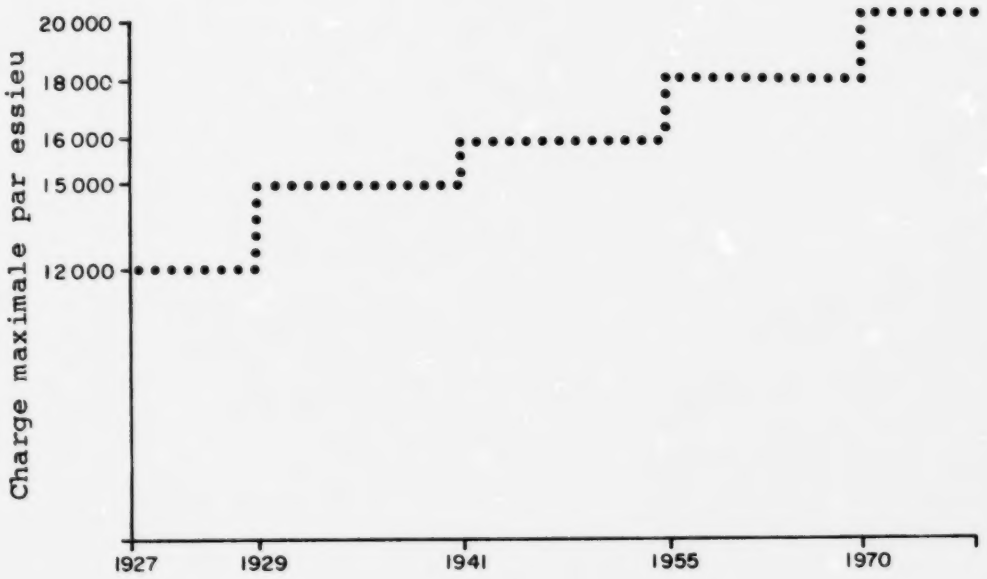
Le règlement sur le poids brut du véhicule au Nouveau-Brunswick a été fondamentalement modifié en 1970, quand, d'une simple estimation des charges maximales sur essieu simple ou double, tout le système de réglementation du poids des camions a évolué vers un règlement beaucoup plus sophitiqué conçu à partir de l'impact anticipé du camion sur les routes et ponts du complexe routier. Le nouveau règlement, qui s'est inspiré du document "Ontario Bridge Formula", faisait la synthèse du nouveau maximum par essieu de 20 000 livres et d'une tolérance limite de 600 livres par pouce de pneu (largeur) en contact avec la chaussée. Mais, ce qui est encore plus important, il prenait en considération l'espacement des charges et la capacité des structures de supporter l'ensemble des charges.

Ainsi, le poids brut maximal autorisé pour un camion-tracteur de modèle courant à trois essieux avec remorque à ponts montés en tandem, d'après cette législation, passa de 74 000 livres à 80 000 livres. Il fut aussi permis d'utiliser des trains routiers ou un camion-tracteur avec deux remorques. Le poids brut du véhicule autorisé pour un train routier comprenant un camion-tracteur à trois essieux, une semi-remorque à ponts montés en tandem et une remorque à trois essieux passa à 125 000 livres, ce poids dépendant du calcul correct du chargement et de l'espacement de chaque essieu porteur.

L'industrie du camionnage réagit rapidement aux nouvelles tolérances de 1970 et on vit bientôt des trains routiers sur les grandes artères de la province. Plus tard, à cause du développement de nouveaux systèmes de convoi, comme en particulier le camion-remorque long à trois essieux, il fallut réviser ces règlements. On trouve les exigences relatives au poids de la Loi sur les véhicules à moteur, dans la quatrième partie à l'article 231. Les appendices A, B et C donnent la liste des masses autorisées sur l'essieu avant, des masses autorisées en tandem, et des masses brutes maximales, ce pour tous les différents arrangements de véhicules énumérés dans l'appendice B.

Figure 4.3.1

ÉTUDE HISTORIQUE DE L'AUGMENTATION
DU POIDS MAXIMAL PAR ESSIEU



Comme on l'a vu précédemment, les nouveaux règlements sont très détaillés et complexes et ont été établis en grande partie suivant les capacités de résistance des ponts aux charges de véhicules combinés. Il est donc extrêmement important de bien évaluer la qualité et la résistance des ponts quand on autorise des charges plus lourdes. En 1963, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick choisit des normes de conception plus exigentes en ce qui concerne les ponts. On adopta la norme AASHO H-25 S20 et tous les ponts conçus et construits après cette date le furent conformément à cette norme. Par contre, tous les ponts construits auparavant n'avaient pas été conçus pour supporter ces charges. Les camions à poids brut plus élevé ne peuvent pas par conséquent utiliser les ponts (et par là même les routes) qui n'ont pas été construits conformément à la norme H-25 S20. La quatrième partie de la Loi sur les véhicules à moteur donne le détail des routes que ces camions à poids brut élevé peuvent emprunter. La figure 4.3.2 montre une carte du Nouveau-Brunswick déterminant quelles sont ces routes; on peut y voir deux catégories de routes, celles qui peuvent supporter une masse de 56 500 kg (125 000 lb), et celles qui se limitent à 50 000 kg (110 000 lb). On trouve aussi dans l'appendice B la quatrième partie, article 231 de la Loi sur les véhicules à moteur, qu'on a ajoutée pour fournir une description plus complète de ces routes. La plupart des grandes artères et routes secondaires peuvent supporter les chargements les plus lourds. De même, certaines voies plus modestes qui relient de grosses industries (par exemples celles des pâtes et papiers) aux grandes routes ont été reconditionnées et sont maintenant indiquées comme étant praticables pour les camions les plus lourds.

Le tableau 4.3.1 passe en revue l'utilisation des plus gros véhicules sur le réseau routier du Nouveau-Brunswick d'après l'étude origine-destination réalisée en 1976. La figure 4.3.3 illustre le même phénomène.

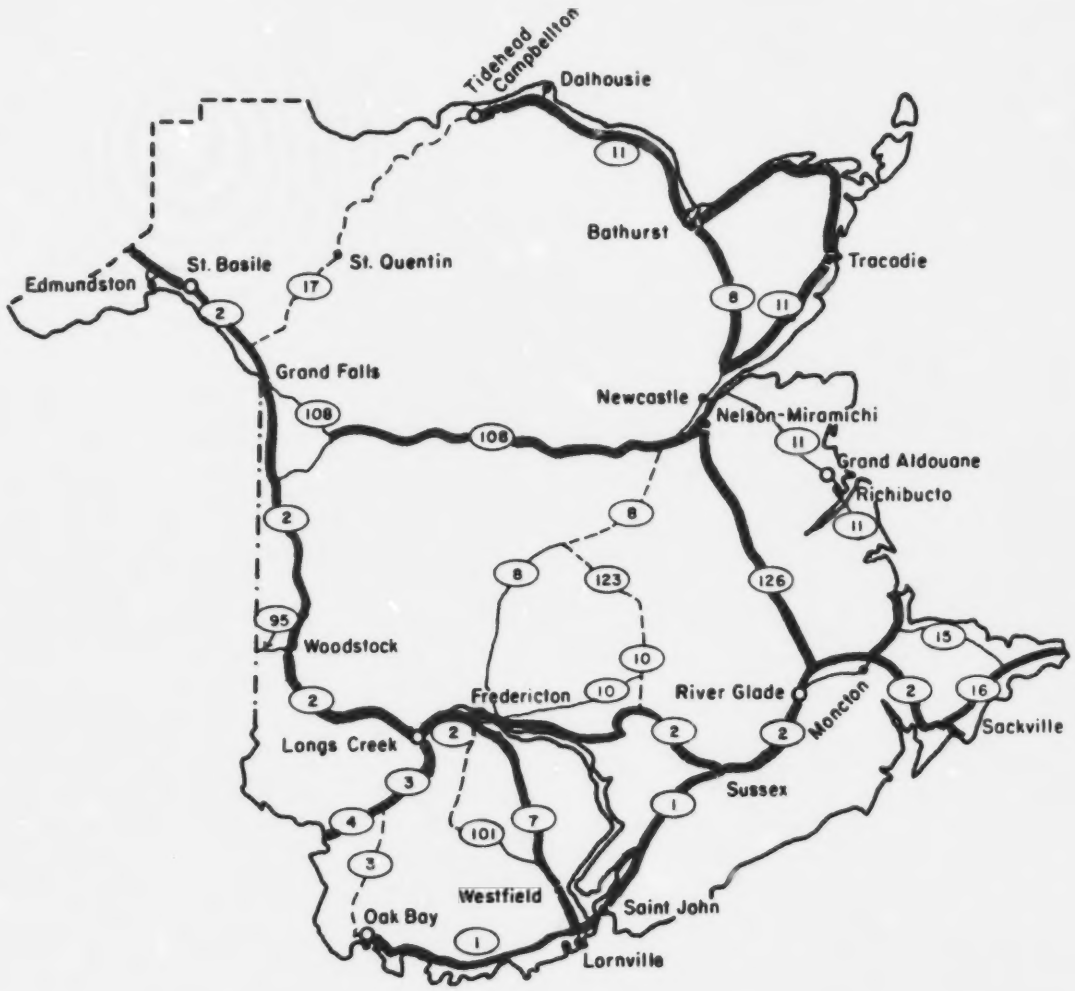
Tableau 4.3.1

CONFIGURATION DES CAMIONS SUIVANT LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
(proportions - %)

Marchandises	Camion simple	Semi-remorque	Camion remorque	Double semi	Train routier
Non identifiées	56,4	42,0	0,5	0,4	0,6
Produits agricoles	59,5	38,8	0,6	0,0	1,1
Produits forestiers	39,6	59,6	0,4	0,1	0,3
Produits de la mer	63,1	36,9	-	-	-
Minéraux	69,5	28,7	2,6	-	0,1
Produits fabriqués	40,8	56,8	0,3	0,5	1,6
Divers/autres	51,7	45,0	1,1	0,3	0,6

Figure 4.3.2

ROUTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK CAPABLES DE SUPPORTER
DES CAMIONS AVEC UN POIDS BRUT SUPÉRIEUR À 36 300 kg



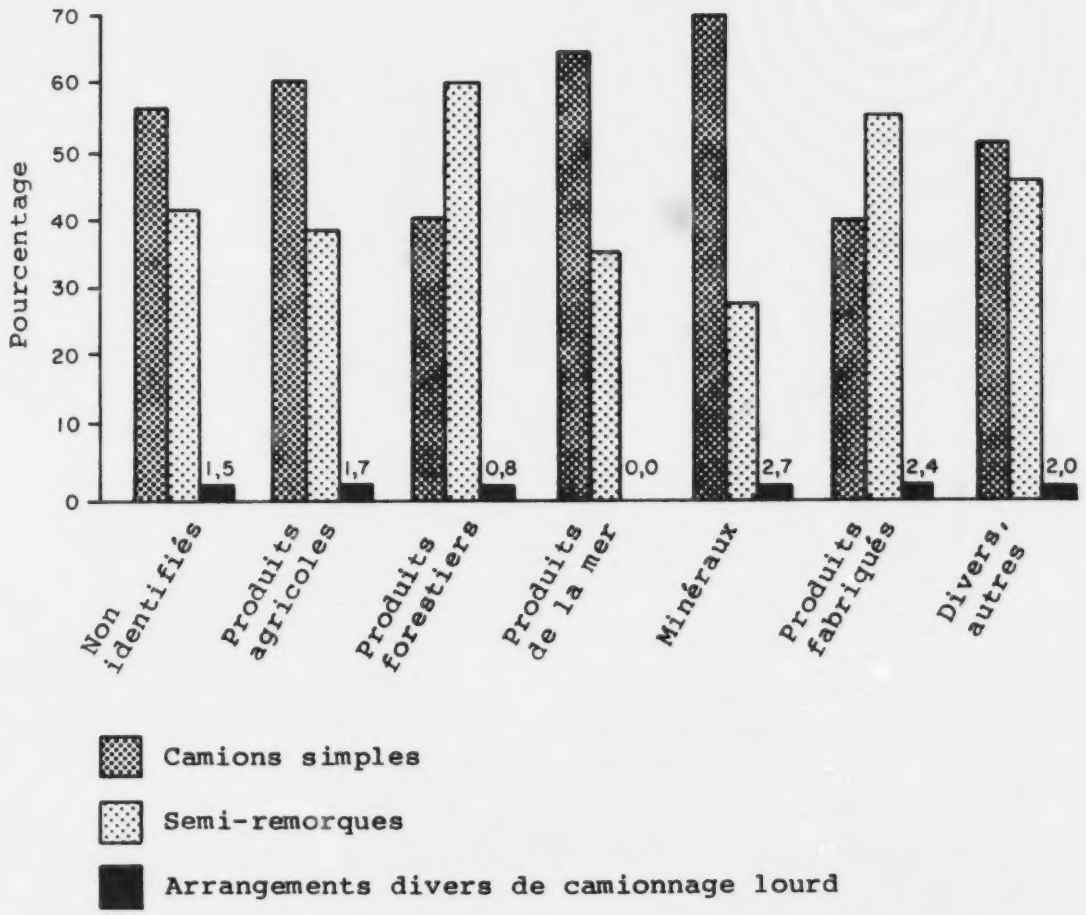
---- 38 500 à 50 000 kg

▬▬ 38 500 à 56 500 kg

o Emplacement des bascules de pesée

Figure 4.3.3

PROPORTION DES TYPES DE CAMIONS UTILISÉS POUR TRANSPORTER DIFFÉRENTES SORTES DE MARCHANDISES



Ces chiffres démontrent la popularité du camion simple et du camion tracteur à semi-remorque. Quelle que soit la catégorie, le double semi, le camion-remorque et les divers trains routiers ne rassemblent qu'une très petite proportion du trafic total (22 % environ). On remarque une utilisation plus intense de semi-remorques dans le transport des produits forestiers et des marchandises fabriquées, catégories dans lesquelles elles sont plus employées que le camion simple. Il est regrettable que cette étude n'ait pas considéré individuellement les semi-remorques à trois essieux, dont la popularité ne cesse d'augmenter depuis qu'on les a autorisées en 1973. Mais on ne peut mesurer la portée de cette augmentation dans les informations relevées en 1976.

Une étude plus poussée a été réalisée pour déterminer la popularité de chaque type de camion suivant l'emplacement à l'intérieur de la province. Les données de 1979 ont été analysées et exposées sommairement au tableau 4.3.2, dans lequel la proportion des types de camions relevée suivant l'emplacement des bascules de pesée est indiquée. L'emplacement de ces postes de pesée est montré à la figure 4.3.4.

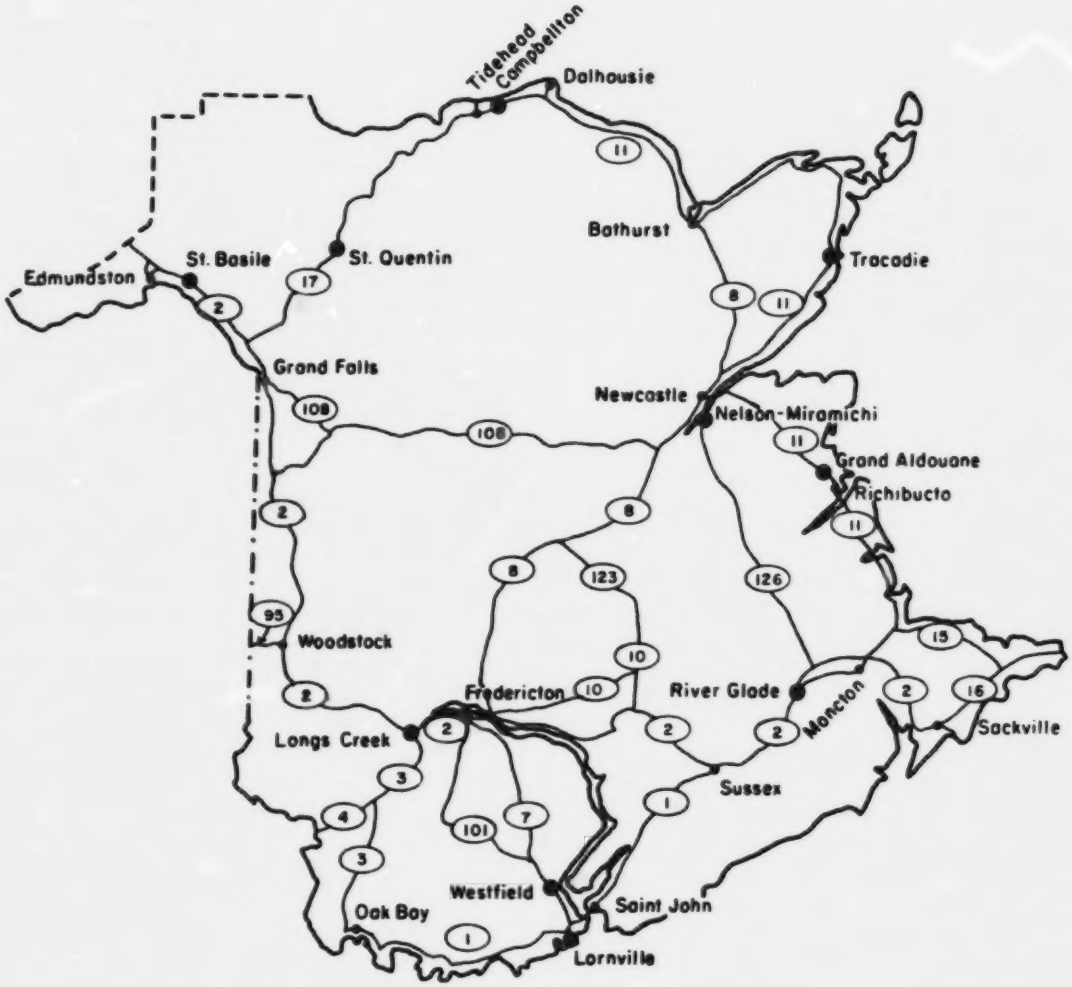
Tableau 4.3.2

PROPORTION DES TYPES DE CAMIONS UTILISÉS SUIVANT L'EMPLACEMENT DU RELEVÉ EN 1979

Emplacements	Trafic annuel (Volume)	Camion simple (%)	Semi-remorque (%)	Camion remorque (%)	Double semi (%)	Train routier (%)
Long Creek	143 712	35,4	60,8	0,7	0,5	2,3
Riverglade	170 949	34,2	63,7	0,3	0,1	0,9
Aldouane	75 733	69,3	29,9	0,2	0,3	0,1
St. Basile	169 684	46,0	52,0	0,4	4,0	8,0
Westfield	180 494	49,6	47,6	4,0	10,0	14,0
Nelson	88 092	41,4	57,8	6,0	0,0	1,0
St. Quentin	52 806	67,6	31,3	0,7	1,0	2,0
Tracadie	71 971	78,7	21,1	0,0	0,0	0,0
Lornville	136 301	58,1	38,3	20,0	5,0	8,0
Campbellton	53 995	65,3	34,1	1,0	2,0	2,0

Figure 4.3.4

EMPLACEMENT DES POSTES D'ÉTUDE



● Postes d'étude

4.4 Restrictions de poids au printemps

Depuis que des charges plus lourdes sur les roues et les essieux ont été autorisées sur le réseau routier du Nouveau-Brunswick, le ministère des Transports de cette province s'est appliqué à contrôler de près la résistance du complexe routier. Ce contrôle est particulièrement important au printemps, au moment où la fonte annuelle affaiblit le revêtement des routes. Il est donc apparu nécessaire de restreindre les poids au printemps et de contrôler les charges sur les routes pendant cette période critique.

Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick vérifie la résistance des routes au printemps depuis deux décennies. Trente et une sections de route sont contrôlées régulièrement chaque semaine pour déterminer les variations de résistance du revêtement et les périodes d'utilisation restreintes des routes. Cette année, c'est le dispositif Dynaflec qui a été choisi pour contrôler la résistance de la chaussée.

L'industrie du camionnage du Nouveau-Brunswick suit avec un intérêt particulier les restrictions de poids au printemps. Les époques pendant lesquelles le poids a été restreint de 1976 à 1980 sont indiquées au tableau 4.4.1.

Tableau 4.4.1

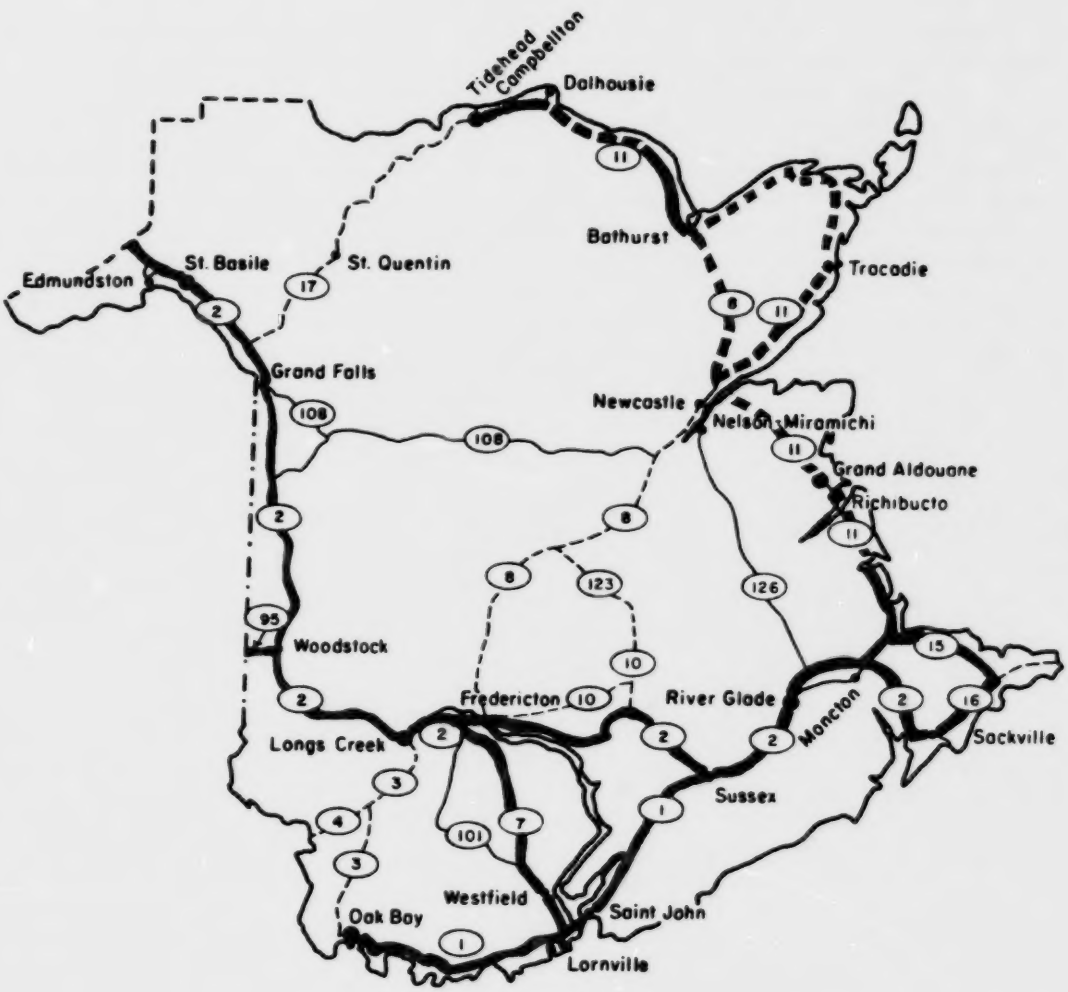
PÉRIODE DE RESTRICTION DE POIDS AU PRINTEMPS

	Nord du Nouveau-Brunswick			Sud du Nouveau-Brunswick		
Année	Début	Fin	Durée (jours)	Début	Fin	Durée (jours)
1976	14 mars	24 mai	71	14 mars	23 mai	70
1977	27 mars	25 mai	59	13 mars	22 mai	70
1978	19 mars	31 mai	73	12 mars	28 mai	77
1979	18 mars	13 mai	56	11 mars	13 mai	63
1980	16 mars	18 mai	64	9 mars	18 mai	71

Ce tableau montre que les routes sont fermées à différentes périodes suivant qu'il s'agit du nord ou du sud de la province, ce qui reflète les différences de températures saisonnières entre ces deux zones. Il indique également que la période de fermeture des routes est plus longue dans la partie sud de la province.

Figure 4.4.1

RESTRICTIONS DE POIDS AU PRINTEMPS POUR 1980



100 % du poids brut du véhicule

90 % du poids brut du véhicule

80 % du poids brut du véhicule

● Postes de bascules de pesée

(Toutes les autres routes: 60 % du poids brut du véhicule)

Une bonne partie du réseau routier du Nouveau-Brunswick est touchée par la fermeture des routes. La figure 4.4.1 indique les routes fermées par les restrictions de poids au printemps de l'année 1980. Le dessin montre qu'en fait, une partie assez importante des grandes artères est restée libre pendant cette période, dont la route transcanadienne dans toute la province ainsi qu'un certain nombre de routes qui ont été améliorées ou reconditionnées ces dernières années. Le reste du réseau principal a été restreint à 90 % ou 80 % du poids brut normal des camions suivant l'état du revêtement. Toutes les autres routes de la province ont été restreintes à 60 % du poids brut normal.

La province du Nouveau-Brunswick a pris pleinement conscience du désavantage imposé par ces restrictions à l'industrie du camionnage et a pris des mesures pour en atténuer l'effet. Le tableau 4.2.2 montre les différences de restriction entre 1970 et 1980.

Tableau 4.4.2

ÉVOLUTION DES RESTRICTIONS DE POIDS BRUT DU VÉHICULE

	Milles de route touchés par les restrictions			
Année	100 %	90 %	80 %	75 %
1970	595	n.d.	n.d.	821
1980	722	289	581	n.d.

On se rend compte d'après ce tableau que durant la dernière décennie, les parcours toutes saisons, c'est-à-dire libres de toutes restrictions, ont augmenté de 20 %. Tout aussi significatif est le nombre de milles restreints à 75 % du poids brut du véhicule en 1970 qui ont été reconditionnés et atteints le niveau de 80 ou 90 % en 1977. Ces changements ont permis une amélioration considérable de la charge utile des camions. De plus, en 1977, la restriction minimale sur les routes secondaires est passée de 50 à 60 %, puis a encore été améliorée cette année (1981): la restriction nominale a été réduite de façon à permettre 80 % du poids brut du véhicule sur toutes les routes. Cela avantagera particulièrement le camionnage local, qui était auparavant restreint à la valeur nominale de 60 %.

Les transporteurs de produits agricoles, en particulier de lait en gros, de nourriture pour animaux et de pommes de terres ont souvent demandé l'amendement de la restriction à

60 %. Depuis que l'autorisation à 80 % a été promulguée, on ne prévoit pas que d'autres améliorations seront nécessaires.

Il ressort de cette étude que le problème des restrictions de poids au Nouveau-Brunswick a été en grande partie solutionné par le développement d'un réseau d'artères amélioré et par la diminution progressive des restrictions de poids sur les complexes secondaires et locaux.

L'industrie forestière souffre plus que toute autre de ces limitations au printemps. Généralement, on arrête l'exploitation du bois pendant la période de restriction. Une partie considérable de cette industrie est localisé dans les parties nord et est de la province, où les routes sont particulièrement touchées par les limitations. De plus, cette industrie utilise intensément, pour le transport jusqu'à l'usine, le réseau de routes secondaires et locales qui subit les restrictions les plus sévères. Toutefois, il faut remarquer que la réduction des restrictions de poids au printemps n'aura sans doute pas d'effet marqué pour cette industrie qui souffre de conditions tout aussi défavorables à la même époque dans les forêts et sur les routes privées des compagnies.

Les restrictions de poids au printemps s'appliquent à tous les véhicules sur route, à l'exception des autobus scolaires, et à toutes les sortes de marchandises. Le ministère des Transports accorde des permis spéciaux si la restriction affecte exagérément quelque utilisateur particulier.

La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick met en vigueur ces restrictions. Au printemps, de nombreuses bascules de pesée disséminées à travers toute la province vérifient le poids des camions; des postes de vérification munis de bascules portatives jalonnent aussi les routes. Lorsqu'un véhicule est trouvé en infraction, son propriétaire doit payer une amende. On immobilise également le véhicule jusqu'à ce que la partie en excès du chargement ait été enlevée et que le véhicule respecte les limites de poids.

4.5 Sécurité

Les grandes lignes du système de transport routier du Nouveau-Brunswick se trouvent dans la Loi sur les véhicules à moteur, qui établit les règles et règlements contrôlant le code de la route, les ordonnances sur la circulation et la sécurité routière. Certaines parties de cette Loi ne s'appliquent qu'aux camions et les paragraphes qui concernent les dimensions et les poids, les conseils de chargement et la sécurité des charges sont assez détaillés. Un certain nombre de points de grand intérêt pour l'industrie du camionnage vont être rapidement passés en revue.

D'abord il faut noter que les camions, en tant que véhicules utilitaires, ne sont pas soumis aux inspections annuelles des véhicules à moteur. Jusqu'en 1981, tous les camions étaient dispensés de ce programme d'inspection; mais maintenant le programme s'étend aux camions légers et aux fourgonnettes qui constituent une partie importante de tous les véhicules en usage aujourd'hui.

On envisage très sérieusement le développement dans les années à venir d'un programme d'inspection des camions au Nouveau-Brunswick. Il est intéressant de noter que les défenseurs les plus actifs de ce projet sont les grandes entreprises de camionnage de la région.

Les limites de vitesse du réseau routier provincial varient suivant la circulation et les conditions de l'environnement. Les grandes artères dont l'accès est, dans une certaine mesure, contrôlé sont limitées à 100 km/h. Cette limite de vitesse est généralement réservée aux routes bien agencées aux points de vue alignement et profil, et dont l'accès est contrôlé de façon appropriée. Les autres grandes artères sont limitées à 90 km/h sauf là où les conditions locales peuvent faire baisser cette limite jusqu'à 50 km/h. Les routes secondaires indiquent généralement 90 km/h. Sur les routes locales, la vitesse est encore réduite; là où aucune indication n'est donnée, la limite de vitesse est généralement de 80 km/h.

Actuellement, il n'existe presque pas de législation relative au transport par camion de marchandises dangereuses au Nouveau-Brunswick. Le règlement de la Loi sur les véhicules à moteur exige que le mot "Dangereux" figure sur tout véhicule utilitaire transportant plus de 2 500 livres de marchandises. Ce même règlement s'applique au transport de matières radio-actives.

La province du Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Canada ont travaillé ensemble au développement d'une politique globale de réglementation du transport des marchandises dangereuses. Il est très vraisemblable que les conclusions de l'étude de Transports Canada à ce sujet seront ajoutées aux règlements de la Loi sur les véhicules à moteur.

Chapitre 5

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

5.1 Généralités

La réglementation économique du camionnage se justifie habituellement par un désir de protéger les intérêts d'un groupe donné. Dans certains cas, on prétend qu'il est nécessaire de protéger les intérêts du consommateur ou de l'usager et cette protection se fait habituellement sous forme de contrôle des augmentations de tarifs. D'autre part, on invoque souvent la nécessité de protéger les entreprises l'une de l'autre; par le fait même, on cherche à contrôler les tarifs minimums afin de limiter les dégâts de la concurrence. De toute évidence, les deux objectifs se contredisent. On estime également que les conditions imposées aux transporteurs en tant que service public justifient le recours à l'interfinancement, et que les itinéraires plus denses et habituellement plus profitables que desservent les transporteurs devraient être protégés de la concurrence afin d'assurer des bénéfices adéquats qui permettent cette pratique commerciale. Enfin, on admet parfois que le contrôle de l'accès à l'industrie vise à assurer son essor et à favoriser un certain équilibre entre l'offre et la demande, compte tenu des effets secondaires indésirables qu'engendre une offre excessive.

C'est dans ce contexte que nous examinons la réglementation du camionnage au Nouveau-Brunswick. Dans le cadre de cet examen, nous nous demandons jusqu'à quel point les objectifs susmentionnés sont effectivement atteints. Comme c'est le cas dans la plupart des juridictions, la réglementation du camionnage au Nouveau-Brunswick découle de lois fédérales et provinciales. Selon les dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, adoptée à la suite du cas Winner, la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick a juridiction sur le transport routier extraprovincial pour compte d'autrui. De plus, en vertu de la Loi sur les transports routiers et de la Loi sur les entreprises de service public, toutes deux des lois provinciales, la Commission a juridiction sur le transport routier intraprovincial pour compte d'autrui.

Le présent chapitre est basé en grande partie sur deux documents rédigés par la Commission de réforme du droit du Nouveau-Brunswick. Le premier, "The Motor Carrier Board", porte sur les aspects légaux de la Commission, notamment sur sa juridiction et ses procédures. Le second, "The Public Utilities Board Study", n'est utilisé qu'en partie, car il couvre des

questions qui débordent le cadre du présent chapitre. De plus, l'étude de Transports Canada intitulée "Le cadre institutionnel de l'industrie canadienne du camionnage" est citée à plusieurs endroits.

Le chapitre commence par une revue de la Loi sur les transports routiers et du Règlement afférent ainsi que des articles pertinents de la Loi sur les entreprises de service public. Cet examen vise à délimiter le cadre opérationnel de la réglementation du camionnage, autrement dit, à définir ce qu'on peut appeler la théorie de la réglementation du camionnage qui prévaut aujourd'hui au Nouveau-Brunswick. La deuxième étape consiste à revoir les trois études susmentionnées en insistant notamment sur les activités et procédures de la Commission. Enfin, dans la troisième partie, on retrouve une tentative d'évaluation des mesures que la Commission a appliquées au cours des dernières années. Il s'agit ici de déterminer jusqu'à quel point la réalité est conforme à la pratique et jusqu'à quel point la réglementation du Nouveau-Brunswick répond aux objectifs habituels mentionnés au premier paragraphe du présent chapitre.

Au chapitre 3, nous avons montré que la structure de l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick était différente de celles qui prévalaient presque partout ailleurs au pays. Cela est encore plus vrai lorsqu'on tient compte du rôle du courtier. Dans le présent chapitre, nous nous demandons si l'importance du courtier est attribuable au cadre de réglementation ou à d'autres facteurs. Ce n'est qu'au chapitre suivant que nous abordons la question des autres conséquences de la réglementation ou de ses répercussions sur le rendement économique de l'industrie. Pour revenir au rôle du courtier, il convient de mentionner l'hypothèse selon laquelle la difficulté d'obtenir une autorisation d'exploitation de la Commission des transports routiers oblige l'entreprise à recourir aux services d'un courtier qui agit en vertu du permis général de l'entreprise.

5.2 Dispositions législatives: la Loi sur les transports routiers

L'industrie des transports routiers au Nouveau-Brunswick est réglementée en vertu des dispositions de la Loi sur les transports routiers et de la Loi sur les entreprises de service public. La réglementation relève de la Commission des transports routiers qui entretient des relations étroites avec la Commission des entreprises de service public. En vertu de l'article 2 de la Loi sur les transports routiers, la Commission des transports routiers se compose des membres de la Commission des entreprises de service public, du secrétaire de cette Commission et du registraire des véhicules à moteur. De plus, le président, le secrétaire et le secrétaire adjoint sont respectivement les mêmes que ceux de la Commission des

entreprises de service public. Trois membres constituent un quorum et, en l'absence du président, tout autre membre peut être choisi pour le remplacer. Dans l'intervalle des réunions, tout membre de la Commission est autorisé à agir pour celle-ci; cependant, sauf dans le cas de l'octroi d'une autorisation d'exploitation temporaire, les ordonnances ou décisions ainsi prises n'ont d'effet que jusqu'à la réunion suivante de la Commission.

Le président peut nommer deux membres de la Commission pour procéder à des audiences n'importe où dans la province; cependant, leurs actions sont assujetties à l'approbation de la Commission. Lorsque cette procédure est utilisée et que le requérant n'est pas satisfait du résultat, il peut demander une révision de la demande devant la Commission.

La Commission a le pouvoir d'accorder des permis pour l'exploitation d'un service de transport routier pour compte d'autrui. Ces permis peuvent être accordés pour un service général dans toute la province, pour des itinéraires spécifiés ou entre des points spécifiés. L'itinéraire peut être régulier ou irrégulier. La Commission peut déterminer les marchandises à transporter et imposer les autres conditions qu'elle juge nécessaires.

Une demande écrite de permis contenant les renseignements requis par la Commission doit être présentée à cette dernière. Le requérant doit remplir le formulaire de demande n^{o} 100 qu'il joint à la demande. De plus, il doit fournir une copie de son état financier mis à jour, une liste des taux proposés et une preuve d'assurance responsabilité civile, d'assurance responsabilité couvrant les dommages matériels et d'assurance couvrant l'endommagement du fret. Pour ce faire, l'assureur remplit le formulaire de certificat d'assurance n^{o} 110 qui est joint à la demande. De plus, depuis l'été de 1980, des droits de 30 $ sont exigés au dépôt.

Lorsqu'elle reçoit la demande, la Commission doit fixer les temps et lieu pour son audition, selon l'article 4(2) de la Loi, et faire publier un avis de cette audience dans la Gazette royale et les autres journaux qu'elle spécifie. Cette publication doit se faire au moins 21 jours francs avant la date d'audience. La seule exception à la tenue d'une audience est le cas des demandes de permis relatifs au transport de meubles. Dans ce cas, la Commission peut ne pas procéder à une audience, si elle est convaincue que le requérant remplit toutes les conditions imposées par la Loi et qu'aucune objection ne suit la publication de la demande dans deux numéros consécutifs de la Gazette royale.

Toute personne peut comparaître à une audience et s'opposer à la demande, pourvu que la Commission et le requérant soient avisés des objections par écrit au moins sept jours francs avant l'audience.

La Commission doit suivre des normes précises quant aux facteurs dont elle doit tenir compte avant d'accorder un permis. L'article 4(5) de la Loi stipule que:

> En décidant d'accorder ou de ne pas accorder un permis, la Commission doit tenir compte du service de transport fourni par toute ligne de chemin de fer ou tout transporteur routier titulaire d'un permis, de la probabilité de permanence et de continuité du service proposé durant toute la période de l'année où les routes sont ouvertes à la circulation et de l'incidence du service proposé sur d'autres services de transport.

La Commission doit également être convaincue que le requérant fournira un service convenable et que l'établissement de tout ou de partie de ce service satisfera la commodité et la nécessité publique. Si la Commission juge que tel est le cas, elle peut accorder un permis. Il existe plusieurs catégories de permis. D'abod, le permis général autorise le transport de fret général. En deuxième lieu, ceux qui exploitent leur entreprise de transport à la faveur d'un contrat doivent transiger exclusivement avec les entreprises ou personnes nommées dans l'ordonnance accordant l'autorisation. Le permis est valide pour la durée du contrat et des copies de celui-ci doivent être déposées auprès du secrétaire de la Commission. Troisièmement, il existe des permis pour le transport de meubles. En quatrième lieu, en vertu du permis de remorquage, le transporteur est autorisé à transporter des véhicules à moteur, marins et aériens. Cinquièmement, le permis de tracteur autorise l'exploitation d'un camion routier par location. Enfin, le secrétaire est autorisé à délivrer des permis spéciaux permettant le transport de marchandises qui ne sont pas autrement couvertes par les règlements.

En vertu de l'article 4(7) de la Loi, la Commission, le président, le secrétaire ou le secrétaire adjoint peuvent accorder une autorisation d'exploiter temporaire dans les cas d'extrême nécessité ou d'urgence. La durée de ces permis temporaires ne peut excéder trente (30) jours. Le paragraphe 4(8) permet à la Commission de déclarer que tout ou partie d'un itinéraire est un itinéraire régulier; cette déclaration est publiée dans la Gazette royale et tous autres journaux indiqués par la Commission. Dans les trente (30) jours de cette publication, tous les transporteurs desservant ces itinéraires doivent, à la demande de la Commission, déposer un horaire ou un indicateur des voyages relatifs à l'itinéraire. Lorsque le transporteur ne se conforme pas à cet horaire, la Commission peut, suivant un avis d'audience d'au moins dix (10) jours, révoquer, changer ou modifier le permis du transporteur fautif. Les transporteurs routiers sous contrat et ceux dont le permis est limité à des marchandises déterminées ne sont pas tenus de se conformer à cette disposition de la Loi.

Aux termes de l'article 5(1), la Commission peut condamner aux dépens un requérant ou toute personne ayant donné avis de son intention de comparaître et de faire opposition à une demande, lorsque cette personne ne comparaît pas et néglige de demander un ajournement de l'audience. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut prescrire un tarif de ces dépens qui peuvent être recouvrés par une action devant tout tribunal compétent.

La Commission ne peut accorder de permis à moins que le certificat d'assurance approprié n'ait été déposé. Dans le cas du camionnage pour compte d'autrui, il semble que l'on doive s'attendre à une modification très prochaine des exigences en matière d'assurance; selon des représentants du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, cette modification vise à simplifier les exigences.

L'article 7 de la Loi a trait aux annulations et suspensions de permis. Tout permis non utilisé dans les trente (30) jours de sa délivrance peut être annulé. La Commission peut, en tout temps, réexaminer et, pour juste motif, suspendre un permis. De plus, après avoir donné un avis de dix (10) jours et accordé au détenteur du permis la possibilité d'être entendu, la Commission peut révoquer, changer ou modifier tout permis. Lorsqu'il est déterminé qu'un détenteur de permis n'assure pas un service convenable, ce détenteur doit avoir un délai d'au moins vingt (20) jours pour assurer ce service. S'il ne l'assure pas, son permis peut être annulé, révoqué ou transféré à un autre transporteur. L'article 7(4) semble accorder un pouvoir considérable à la Commission et soulève certaines questions légales. Selon ce paragraphe:

> Lorsque la Commission considère qu'un certain itinéraire devrait être prolongé, elle doit aviser le titulaire du permis pour cet itinéraire qu'il devra demander, dans les trente (30) jours, un nouveau permis couvrant cet itinéraire et la prolongation proposée; à défaut d'une telle demande, la Commission est autorisée à accueillir d'autres demandes et à accorder un permis couvrant cet itinéraire et la prolongation et également à annuler le permis en vigueur pour l'itinéraire.

Ce paragraphe sera commenté plus loin dans le chapitre. L'article 7(5) permet à la Commission d'obtenir les renseignements qu'elle désire à l'égard du fonctionnement d'un service de transports routiers.

L'article 8 a trait à l'arrêt du service et prévoit que celui-ci ne peut être abandonné ou interrompu sans une ordonnance de la Commission qui n'est accordée qu'après une audience. L'article 9 permet à l'ingénieur en chef de la Voirie de la province d'ordonner la cessation immédiate d'un service

pour protéger une route. L'article 10 interdit aux transporteurs titulaires d'un permis de vendre, donner à bail, transférer, déléguer ou céder leur permis sans avoir fait une demande à la Commission et en avoir obtenu l'approbation suivant audition. La seule exception à cette règle réside dans le cas du détenteur de permis qui, n'étant pas une personne morale, se constitue en société, lorsque cette constitution n'apporte aucun changement au droit de propriété. En vertu de l'article 11, la Commission peut exiger d'un transporteur une déclaration sur la propriété et le contrôle de son entreprise ainsi que des renseignements sur les filiales et compagnies affiliées du détenteur de permis et sur sa participation dans l'entreprise de tout autre transporteur routier titulaire d'un permis.

Les exemptions à la Loi, qui sont prévues à l'article 13, sont les suivantes:

1) les véhicules servant au transport d'écoliers selon la Loi scolaire;

2) les véhicules servant uniquement au transport du courrier;

3) les véhicules servant au transport de passagers en provenance et à destination d'un train, navire ou bateau, lorsque la distance ne dépasse pas dix milles;

4) les taxis;

5) les véhicules servant à l'occasion de la construction d'un ouvrage fédéral, provincial ou municipal;

6) les véhicules servant au transport de terre, sable ou gravier;

7) les véhicules qui ne servent qu'au transport

   a) de produits agricoles naturels provenant des opérations agricoles du propriétaire de ce véhicule, depuis le lieu de production jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement;

   b) de produits naturels de la mer pris, récoltés ou obtenus par le propriétaire de ce véhicule, depuis le lieu où ces produits sont débarqués ou obtenus jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement;

   c) d'arbres, de rondins, de bois à pâte, de bois de soutènement, de poteaux ou de produits forestiers non travaillés du même genre;

d) de minerai, depuis la mine jusqu'à une usine de transformation ou jusqu'au premier point de transbordement;

9) les véhicules possédés en propriété ou utilisés par ou pour un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron et qui servent ordinairement à l'une ou plusieurs des fins mentionnées à l'alinéa 8);

10) les véhicules qui servent de temps à autre à un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron ou à une personne au service de ce pêcheur, cet agriculteur ou ce bûcheron pour transporter des marchandises moyennant rémunération;

11) les véhicules qui servent au transport de marchandises appartenant véritablement et exclusivement au propriétaire du véhicule à moteur.

La Commission peut déclarer zone exempte, aux conditions qu'elle juge nécessaires, toute municipalité constituée en corporation ou zone contiguë à une municipalité qui ne s'étend pas à plus de 35 milles de la limite de la municipalité. La Commission peut révoquer en tout temps cette exemption. Enfin, en vertu de l'article 13(4), la Commission a le pouvoir d'exempter tout autre véhicule à moteur d'une partie ou de la totalité des dispositions de la Loi.

En vertu de l'article 14 de la Loi, le conseil d'une municipalité peut, avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil, prendre des arrêtés concernant l'exploitation des camions et autobus dans les limites de son territoire. Cependant, selon le paragraphe (3), aucun conseil municipal ne peut gêner les opérations d'un transporteur titulaire d'un permis accordé par la Commission des transports routiers.

L'article 16 de la Loi permet au Ministre, soit auparavant le Secrétaire provincial et maintenant le ministre des Transports, de nommer des inspecteurs. Ces inspecteurs sont soumis à l'autorité de la Commission et chargés de faire respecter les dispositions de la Loi et des règlements. Ils peuvent être tenus de remplir les autres fonctions que prescrit le Ministre.

L'article 17 de la Loi autorise la Commission à établir divers règlements prescrivant les formules à utiliser, exigeant la remise de renseignements, prescrivant les formules des comptes et registres, établissant les catégories de transporteurs, prescrivant des droits, concernant les horaires et services ainsi que les tarifs et prix des transporteurs routiers titulaires d'un permis, concernant les capacités à exiger des conducteurs, concernant la sécurité et prescrivant les règles de pratique et de procédure relatives à toutes les questions relevant de sa compétence. Tous les règlements sont

sujets à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil. Enfin, les règlements peuvent s'appliquer à tous les cas, ou à un cas ou une catégorie de cas, à un district en particulier ou à une personne ou un service.

L'article 18 édicte que les ordonnances et décisions de la Commission doivent être consignées par écrit et ne prennent effet que cinq (5) jours après leur mise à la poste aux transporteurs appropriés. L'article 19 traite des appels, qui peuvent être interjetés devant la Cour d'appel à l'égard de toute ordonnance ou décision de la Commission touchant une question relative à sa compétence ou une question de droit. L'article 20 a trait aux infractions et amendes, qui sont actuellement révisées et seront modifiées sous peu. L'article 21 prévoit une amende volontaire.

L'article 22 énonce que les transporteurs routiers titulaires d'un permis sont réputés être un service d'utilité publique aux termes de la Loi sur les entreprises de service public. Selon l'article 23, les dispositions de la Loi sont réputées s'ajouter aux dispositions de la Loi sur les véhicules à moteur.

Tel qu'indiqué précédemment, les tarifs en vigueur au Nouveau-Brunswick sont assujettis aux règlements prescrits par la Commission plutôt qu'à des dispositions statutaires. L'article 49(1) du Règlement énonce que les transporteurs ne peuvent exiger de tarifs différents de ceux qui ont été acceptés pour dépôt par la Commission dans un délai d'au plus quinze (15) jours suivant leur date d'entrée en vigueur. C'est le seul règlement qui fait allusion aux taux des camionneurs.

Les règlements prescrivent également les formulaires à utiliser, dont des exemplaires sont joints en annexe. De plus, le connaissement uniforme, dont une copie est annexée, est décrit en détail dans le Règlement.

Il convient de mentionner certains règlements relatifs à la sécurité. L'article 14(1) prévoit que les camions et autobus doivent être entretenus dans des conditions sûres et sanitaires en tout temps et sont sujets à vérification par la Commission ou des représentants de cette dernière. L'article 15 prévoit un âge minimal (18 ans) pour les chauffeurs d'autobus, mais non pour les chauffeurs de camions. Les chauffeurs d'autobus, mais non les chauffeurs de camions, doivent se soumettre à un examen médical et un examen de la vue annuels (article 16). L'article 17 prévoit que les chauffeurs d'autobus ne peuvent travailler plus de 10 heures au cours d'une période de 16 heures, sauf en cas d'urgence. L'article 20 exige que tous les détenteurs de permis signalent à la Commission la mauvaise conduite ou l'omission générale d'un chauffeur de se conformer à la Loi ou au Règlement, ou encore l'incompétence ou l'inhabileté de ce chauffeur. L'article 21 énonce que l'emploi continu de chauffeurs incompétents ou inaptes constitue un motif

de suspension ou de révocation du permis du transporteur routier. L'article 29 exige que tous les chauffeurs de camions et d'autobus assujettis à la loi vérifient les freins, les phares et les portières avant de conduire le véhicule sur une voie publique. Tous les camions doivent être munis d'un extincteur d'incendie approuvé en vertu de l'article 30. L'article 34 prévoit une séparation de 100 pieds entre un autobus public ou un camion et un autre véhicule, sauf en doublant. L'article 35 prévoit que les chauffeurs impliqués dans un accident doivent obtenir les noms et adresses des personnes concernées et remettre ces renseignements à la Commission ou à son employeur, selon le cas. L'article 44 prévoit l'usage du connaissement uniforme.

L'article 46 traite du transport de marchandises dangereuses. Les substances inflammables, les explosifs et les autres matières dangereuses ne peuvent être transportés selon le paragraphe (1). Cependant, en vertu du paragraphe (2), le secrétaire de la Commission peut délivrer un permis spécial pour le transport de ces marchandises:

> lorsqu'il est convaincu que le requérant se conforme aux lois et règlements concernant le transport et l'entreposage de substances dangereuses.

L'article 48 porte sur la couverture d'assurance des camionneurs titulaires d'un permis. Il exige une couverture d'au moins 100 000 $ pour la responsabilité civile et les dommages matériels. Le paragraphe (2) prévoit que le secrétaire peut déterminer de temps à autre des exigences en matière d'assurance pour le transport routier de marchandises; cette assurance couvrira la perte ou l'endommagement du fret et, dans le cas de chaque transporteur routier, le montant sera basé sur le fret moyen transporté.

À la lumière de ces renseignements, examinons maintenant le document de la Commission de réforme du droit sur la Commission des transports routiers.

5.3 Revue de certains documents relatifs à la Commission des transports routiers

La présente section contient une analyse de certaines recherches portant sur le fonctionnement de la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick. Il s'agit, notamment, des études intitulées "The Motor Carrier Board" et "The Public Utilities Board Study" que la Commission de réforme du droit du Nouveau-Brunswick a effectuées, et d'une étude du ministère des Transports intitulée "La concurrence et la réglementation dans l'industrie du camionnage".

5.3.1 L'étude portant sur la Commission des transports routiers

La Commission de réforme du droit du Nouveau-Brunswick a examiné le fonctionnement de la Commission des transports routiers et s'est penchée, notamment, sur la juridiction, la composition et les procédures de la Commission. La présente revue suit le cadre de présentation du rapport et se limite à résumer l'analyse et les conclusions de cette étude. Seules les données complétant le résumé de la Loi et du Règlement qui constitue la première partie du présent chapitre seront ajoutées.

Dans son rapport, la Commission fait remarquer que la Commission des transports routiers a juridiction sur le camionnage pour compte d'autrui intraprovincial et peut également réglementer le camionnage extraprovincial en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM). Cependant, cette délégation de pouvoir n'est pas absolue, car le gouvernement fédéral a conservé son pouvoir d'intervention (page 7). Trois domaines d'intervention possible sont mentionnés. Le gouveneur en conseil a le pouvoir d'exempter la totalité ou une partie des opérations extraprovinciales de l'application de la LTVM. En deuxième lieu, la CCT délivre des permis pour le transport par camion le dimanche en vertu de la Loi sur le dimanche. Enfin, en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, les transporteurs routiers assujettis à la loi fédérale doivent aviser la CCT de toute acquisition projetée d'une entreprise de transport routier.

À l'intérieur du Nouveau-Brunswick, la juridiction est divisée. Les transporteurs routiers titulaires d'un permis sont des entreprises de service public. Cependant, selon l'étude de la Commission de réforme du droit, la Commission des entreprises de service public ne s'est pas penchée activement sur les opérations de l'industrie du transport routier. Les auteurs signalent que la question "se complique par des nominations aux deux tribunaux" (page 10).

Le pouvoir d'exemption de la Commission a été étudié dans la section précédente du chapitre. Les auteurs de l'étude de la Commission de réforme du droit indiquent six régions qui ont été exemptées jusqu'à maintenant: Fredericton, Saint John, Moncton, Chatham-Newcastle, Campbellton-Atholville et Bathurst. À cet égard, les auteurs soulignent que:

> Pour exempter une région de l'application de la Loi, aucune audience ne semble nécessaire. Lorsque la dernière ordonnance d'exemption a été rendue en 1963, la Commission a alors désigné les dix régions exemptées. Jusqu'à présent, cette désignation est demeurée inchangée et aucune condition n'a été invoquée (page 15).

La Commission des transports routiers se compose de sept membres qui sont également membres de la Commission des entreprises de service public. De plus, le registraire des véhicules à moteur est membre des deux Commissions. Seul le président est nommé à temps plein; cependant, il doit administrer deux autres lois et répartir son temps entre les trois postes. La Loi ne présente aucunes dispositions relatives au conflit d'intérêt. Selon l'étude de la Commission de réforme du droit:

> Dans le passé, deux membres comparaissaient souvent comme procureurs devant la Commission. À l'occasion, ces membres ont entendu des demandes présentées par leurs anciens clients. Lorsqu'on leur a demandé si ces relations ou cette familiarité soulevaient un conflit, les membres ont répondu en général que cette possibilité était faible et, jusqu'à maintenant, les requérants n'ont soulevé aucune objection quant à la probabilité d'un conflit (page 21).

Aucune restriction n'est imposée à la composition de la Commission. D'une façon générale, le président et au moins un autre membre sont avocats. Le président et le secrétaire reçoivent un salaire basé sur un emploi à temps plein et déterminé par le lieutenant-gouverneur en conseil. Les autres membres sont rémunérés comme des employés à temps partiel et ont aussi droit à un remboursement de certains frais. En pratique, le président et le secrétaire se sont vu déléguer des pouvoirs importants par la Commission.

La Commission dispose d'un personnel de cinq membres nommés en vertu de la Loi de la fonction publique. Il semble que le secrétaire adjoint soit le plus actif des membres du personnel: il exécute les fonctions que la Commission lui a confiées, en vertu de son pouvoir général de faire tout ce que la Commission est autorisée "à faire" et, en cas d'urgence ..., d'accorder des "autorisations" temporaires (page 25). La Commission n'a pas de moyens de recherche et ne semble pas faire appel à des spécialistes de l'extérieur pour étudier les cas qui lui sont présentés.

En ce qui a trait aux procédures, la Commission doit tenir une audience sur toutes les demandes de permis, sauf s'il s'agit de transport de meubles, comme nous l'avons déjà mentionné. Le président, le personnel et le secrétaire s'occupent des procédures préalables à l'audience. Aucune exigence ne vient s'ajouter à celles qui ont déjà été soulignées. Dans le cas des demandes de permis extraprovinciaux, la Commission demande un exemplaire de l'autorisation d'exploitation que le transporteur est censé avoir obtenue dans sa propre juridiction. Cette exigence demeure même si:

> Cette documentation n'est pas exigée par les lois ou les règlements. Cependant, la Commission a décidé de ne pas étudier de demandes de permis extraprovinciaux au Nouveau-Brunswick à moins que le requérant ne possède déjà l'autorisation de transporter des passagers et des marchandises à l'extérieur de sa propre province (page 28).

Selon l'étude de la Commission de réforme du droit, les requérants qui ne possèdent pas cette autorisation demanderont souvent une autorisation d'exploitation temporaire au Nouveau-Brunswick. De plus, le secrétaire adjoint réexamine le dossier avant l'audience et tente avec le requérant de minimiser les lacunes techniques de la demande.

Les délais relatifs à une demande de permis, qui ont déjà été mentionnés plus haut, sont respectés scrupuleusement. De plus, les parties n'ont pas la possibilité de justifier un dépôt tardif (page 31). La Cour d'appel du Nouveau-Brunswick a appuyé la Commission dans sa position relative au délai en matière d'objections.

L'audience elle-même revêt un caractère conflictuel. Un peu moins de la moitié des requérants sont représentés par leurs conseillers juridiques. La Commission suggère au requérant de se faire représenter par un avocat lorsque sa demande est contestée, peut-être parce que les opposants sont eux-mêmes représentés. La première étape de l'audience consiste à examiner les requêtes préliminaires. Au cours de l'audience elle-même, les règles de preuve ne sont pas suivies à la lettre (page 33). Les parties peuvent contre-interroger les témoins. La Commission exige la présence du requérant et demande habituellement à ce dernier d'amener des témoins qui utilisent son service afin de fournir des renseignements sur la demande relative au service. Selon les auteurs de l'étude:

> Le nombre de témoins présentés par le demandeur a augmenté considérablement et l'on fait souvent appel à trois ou quatre témoins (page 33).

Les lettres justificatives sont acceptables mais ont peu de poids. Les audiences portent sur les facteurs dont la Commission est censée tenir compte et le requérant tente de démontrer que les transporteurs existants n'assurent pas un service adéquat.

Selon l'étude de la Commission de réforme du droit, environ un tiers des demandes ont été contestées en 1979. Les gros transporteurs semblent s'objecter seulement lorsqu'ils se croient sérieusement menacés. D'autre part, les petits transporteurs "comparaissent régulièrement devant la Commission pour démontrer que le marché est restreint" (page 34). Les

avocats tentent habituellement de "régler" le conflit lors de conférences préparatoires et retirent ensuite l'objection (page 35). Les contestations jouent un rôle remarquablement important lors des audiences. La Commission:

> exige seulement des dépôts limités et se fie surtout à la preuve présentée à l'audience; les opposants soulèvent des arguments pertinents sur la situation financière et les ressources du requérant et sur la nécessité du service (page 36).

Les audiences sont enregistrées, mais les transcriptions sont préparées seulement en cas d'appel ou lorsque la cause comporte des difficultés. Toutes les audiences sont publiques.

La Commission peut rendre sa décision sur le banc ou réserver son jugement. Dans ce cas, la Commission peut rendre son jugement plus tard pendant l'audience en cours (d'une durée de trois jours) ou reporter son jugement au mois suivant. En ce qui a trait aux décisions, d'une façon générale:

> la Commission ne rend pas de décision à moins que les membres ne soient unanimes ou n'aient fait un compromis. Si les avis sont partagés, la décision demeure en suspens jusqu'à ce que les membres s'entendent. Aucune opinion dissidente n'est enregistrée (page 38).

Les auteurs de l'étude de la Commission de réforme du droit s'attardent considérablement à la question d'intérêt public et il convient de mentionner ses conclusions à cet égard. Selon les auteurs (page 51), chaque demande est étudiée séparément et les décisions cherchent à obtenir un équilibre entre les intérêts des parties concernées et l'intérêt public. Quant aux nouvelles demandes, les auteurs soulignent qu'"il est difficile ... de déterminer si l'on tient suffisamment compte de l'intérêt public" (page 52). La difficulté réside dans la disponibilité de données. Quant aux demandes d'abandon, "aucune norme statutaire n'est précisée" et "la Commission exerce son pouvoir discrétionnaire pour évaluer l'intérêt public" (page 52).

5.3.2 L'étude portant sur la Commission des entreprises de service public

Comme nous l'avons déjà souligné, tous les transporteurs routiers (publics) sont des entreprises de service public au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, il nous faut examiner la seconde étude de la Commission de réforme du droit et en dégager les conclusions qu'elle tire sur l'industrie du camionnage. Cet examen est assez bref, compte tenu du rôle

limité que la Commission des entreprises de service public a joué dans la réglementation du transport public. Les nominations communes à la Commission des entreprises de service public et à la Commission des transports routiers ont déjà été mentionnées. À l'instar de la Loi sur les transports routiers, la Loi sur les entreprises de service public ne contient aucune disposition concernant les conflits d'intérêt. De plus, la Commission des entreprises de service public est également dépourvue de moyens de recherche internes. Cependant, contrairement à la Commission des transports routiers, la Commission des entreprises de service public a déjà fait appel à des spécialistes.

La Loi sur les entreprises de service public interdit l'imposition de taux déraisonnables ou discriminatoires. Cependant, cet article ne s'applique probablement pas aux transporteurs routiers, car, selon la jurisprudence, les deux lois doivent être interprétées séparément.

Aucune autre partie de cette étude approfondie n'est pertinente à la présente discussion.

5.3.3 L'étude du ministère des Transports

Après avoir examiné la Loi et les règlements sur les transports routiers du Nouveau-Brunswick et les travaux de la Commission de réforme du droit, penchons-nous maintenant sur l'étude fédérale. Pour éviter tout danger de répétition, seuls les commentaires nouveaux seront ajoutés.

Les auteurs de l'étude soulignent la tentative d'uniformiser la législation sur les transports routiers dans les provinces atlantiques, ce qui nous semble une démarche souhaitable. Ils indiquent également la possibilité que la Commission réglemente encore plus sévèrement le contrôle des tarifs et estiment que la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique incite les transporteurs à respecter les taux publiés (page 49).

Tous les autres points soulevés dans cette étude ont déjà été couverts dans les sections précédentes du présent chapitre.

5.4 Observations sur la législation et les opérations

La présente section porte sur deux parties de la Loi, une qui est actuellement en vigueur et l'autre qui le sera sous peu. Elle traite également du dossier des décisions rendues par la Commission à l'égard des demandes qui lui ont été présentées.

L'un des points de la Loi sur lequel nous nous sommes considérablement attardés est l'article 7(4), qui traite de la prolongation d'un itinéraire déjà desservi par le transporteur.

Comme nous l'avons déjà mentionné lors de l'étude de la Loi, la Commission a le pouvoir d'exiger qu'un transporteur prolonge son itinéraire dans un endroit non encore desservi et, si le transporteur ne se conforme pas à cette exigence, d'accorder l'itinéraire à un autre transporteur et d'annuler le permis d'exploitation du transporteur existant à l'égard de l'itinéraire. On ne sait pas si cet article a déjà été appliqué.

La difficulté réside dans le fait que, en forçant le transporteur à desservir d'autres territoires, la Commission peut effectuer une forme de confiscation. En effet, comme l'itinéraire en question n'est probablement pas rentable s'il est considéré individuellement, la Commission peut effectivement exproprier un bien sans appliquer le processus régulier de la loi à l'égard de l'itinéraire initial. Aux États-Unis, les chemins de fer ont déjà été forcés d'accepter une prolongation, mais les tribunaux ont subséquemment décidé que l'organisme de réglementation n'avait pas le pouvoir d'ordonner ces prolongations. Cette question n'a pas encore fait l'objet de débats judiciaires au Nouveau-Brunswick, mais on ne peut en ignorer la possibilité.

Il semble que l'on s'apprête à modifier la Loi sur les transports routiers au Nouveau-Brunswick. En outre, ces changements prévoient que le petit transporteur utilisant un ou deux camions simples ne serait pas tenu d'obtenir un permis de transporteur routier, même s'il poursuit des activités de camionnage public. Grâce à cette mesure, la Loi du Nouveau-Brunswick ressemblerait davantage à celle de la Nouvelle-Écosse, où cette exception est déjà en vigueur. De plus, les fonctions de la Commission des transports routiers seraient simplifiées, car le nombre d'audiences requises serait réduit.

Malheureusement, du moins à long terme, cette mesure annihilerait à toutes fins pratiques le contrôle de l'accès à l'industrie et pourrait aussi avoir d'autres répercussions néfastes sur l'industrie existante.

En effet, la proposition aurait pour effet d'annuler le contrôle de l'accès des petits transporteurs routiers à l'industrie. Les petits transporteurs auraient désormais toute la latitude voulue pour entrer dans l'industrie et le feraient présumément seulement pour les itinéraires rentables. L'exemption leur permettrait d'exploiter leur entreprise et d'acquérir peu à peu une clientèle. Par la suite, les transporteurs pourraient demander un permis de transporteur routier. Dans ces circonstances, les répercussions sur les transporteurs desservant déjà l'itinéraire seraient moins néfastes que dans d'autres situations et ils auraient déjà un marché pour leurs services, de sorte que l'intérêt public de la demande serait déjà prouvé. Il semble que, dans ces cas, la Commission pourrait difficilement refuser la demande, ce qui entraînerait la disparition du contrôle réel de l'entrée dans l'industrie.

De plus, il est possible que ces nouveaux transporteurs ne chercheraient à atteindre que les marchés les plus profitables, laissant aux transporteurs titulaires d'un permis les marchés moins rentables. En vertu de la Loi, ces derniers ne peuvent abandonner d'itinéraires sans une audience officielle où leurs intérêts doivent être évalués en regard de l'intérêt public. Dans l'ensemble, la proposition aurait pour effet de réduire les montants dont les transporteurs titulaires d'un permis disposent pour interfinancer leurs itinéraires moins profitables. Avant d'apporter ces changements, il faut donc en évaluer les répercussions sur les transporteurs titulaires d'un permis.

Si l'on désire modifier le contrôle de l'accès à l'industrie, il est préférable de libéraliser complètement l'entrée et la sortie, car l'impact de ce changement est plus facile à déterminer. Pour les trajets caractérisés par un trafic plus dense, cette libéralisation entraînerait une baisse des taux et une amélioration du service. Pour les itinéraires moins dense, les taux augmenteraient et la quantité du service s'en ressentirait. La proposition actuelle nous semble un compromis inacceptable entre la réglementation et la non-réglementation.

Le tableau 5.1 illustre les décisions (sur lesquelles des données étaient disponibles) que la Commission a rendues au cours des cinq dernières années. Le tableau indique que le nombre de demandes fluctue considérablement d'une année à l'autre, mais que, d'une façon générale, le travail de la Commission augmente. En raison du nombre croissant de demandes, le nombre de plaques d'immatriculation émises pour les transporteurs routiers a augmenté, malgré les annulations de permis survenues au cours des deux dernières années.

Les données indiquent qu'un pourcentage élevé des demandes sont approuvées. Pendant la période sous étude, les approbations ont passé de 72,4 % (1977-1978) à 80,9 % (1979-1980). Pour cette même période, le pourcentage moyen des approbations se situe à 76,5 %. Malheureusement, aucune donnée ne nous permet de répartir les demandes selon qu'elles ont été retirées, reportées ou refusées. De plus, il est impossible de classifier les données selon la catégorie de permis demandée.

Si l'on compare les pourcentages d'approbation avec ceux du Québec, où le contrôle est plus strict, on s'aperçoit que, en 1977-1978, 51,2 % des demandes de permis généraux au Québec ont été refusées ou retirées. Dans le cas des permis spéciaux, le pourcentage s'élève à 21,8 %. Ces données nous incitent à conclure que le contrôle est beaucoup moins sévère au Nouveau-Brunswick.

Le tableau nous montre également que le nombre de permis temporaires délivrés au Nouveau-Brunswick a baissé régulièrement. Les représentants du gouvernement provincial et

Tableau 5.1

DÉCISIONS RENDUES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS
DU NOUVEAU-BRUNSWICK DE 1975-1976 À 1979-1980

Éléments	1975-1976	1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980
Demandes	187	251	214	230	241
Contestations	62	71	72	79	86
Demandes accordées	142	188	154	179	195
Autre décision	45	63	60	51	46
Demandes annulées	S/O	S/O	S/O	112	131
Permis temporaires	3 023	2 891	2 070	2 115	1 880
Plaques d'immatriculation délivrées	4 883	5 208	5 656	5 742	5 798

Note: "Autre décision" désigne les demandes retirées, reportées à une date ultérieure ou refusées.

Source: Rapport annuel, Commission des transports routiers, diverses années.

de l'Atlantic Provinces Truckers Association sont inquiets de cette tendance et croient que les activités de camionnage illégal se sont considérablement accrues. Le déclin s'explique par le fait qu'aucun permis temporaire n'est accordé pour ce genre d'activités, et non parce que ces activités sont moins répandues. Il faut noter que l'amende à payer pour omission d'obtenir un permis est inférieure au coût du permis. Des fonctionnaires du ministère des Transports affirment que cette situation est sur le point de changer.

Aucune donnée n'est disponible sur le nombre d'opposants à chacune des demandes de permis. Il semble y avoir un lien entre le nombre de demandes et le nombre d'opposants, mais aucune preuve documentaire ne vient justifier cette hypothèse. Dans son rapport de 1976-1977, la Commission souligne que huit objections ont été soulevées au cours d'une cause qu'elle a entendue. Dans son rapport de l'année 1979-1980, la Commission fait remarquer que le nombre d'objections a augmenté depuis deux ans mais ne donne pas d'autres détails.

Nous avons déjà fait allusion à la carence de moyens de recherche dont la Commission souffrait. Si le nombre d'objections doit augmenter et que le contrôle des entrées doive se poursuivre dans la province, la Commission aura besoin d'une section de recherche. De plus, comme nous l'avons déjà souligné ailleurs dans le présent rapport, le manque de données sur l'industrie est lamentable. Ainsi, les données sur le mouvement des marchandises, qui pourraient avoir un certain intérêt, sont inexistantes. Une aile de recherche au sein de la Commission pourrait rectifier ce problème et exercer d'autres fonctions utiles. On a déjà recommandé la tenue d'une analyse sur les lettres de voiture utilisées dans le domaine du transport routier. Le ministère des Transports provincial a fait savoir qu'il n'a pas l'intention d'entreprendre cette analyse pour l'instant, ce qui signifie que la Commission des transports routiers devra entreprendre cette démarche elle-même.

5.5 Résumé et conclusions

Le présent chapitre a porté sur la Loi et les règlements sur les transports routiers, les procédures de la Commission et certains aspects du fonctionnement de celle-ci.

Le chapitre a commencé par une revue de la législation pour déterminer le contexte général de la réglementation. L'étude a révélé que, même si les transporteurs routiers sont des entreprises de service public, la Loi sur les entreprises de service public ne touche à peu près pas l'industrie. La Commission se compose de sept membres et du registraire des véhicules à moteur. La plupart des tâches semblent être confiées au président, au secrétaire et au secrétaire adjoint.

Toutes les activités de transport public doivent être autorisées en vertu d'un permis, saus si elles sont spécifiquement exclues de l'application de la Loi. Les permis peuvent couvrir des activités générales ou être restreints à des itinéraires ou des endroits déterminés. La Commission a le droit de délivrer des permis conditionnels.

Sauf dans le cas des demandes non contestées de permis couvrant le transport des meubles, les audiences sont obligatoires. Il semble que l'exemption d'audience devrait s'appliquer à toutes les demandes non contestées. En décidant si elle doit accorder le permis, la Commission doit jauger l'intérêt public par rapport aux répercussions sur les transporteurs existants. Aucune règle générale n'existe à cet égard et la Commission rend ses décisions selon le bien-fondé de chaque demande. Il existe diverses catégories de permis allant du permis général au permis de transport de marchandises spécifiques, comme le permis de remorquage.

Les agents de la Commission disposent de pouvoirs étendus et sont autorisés à faire tout ce que la Commission peut faire. Dans certains cas, ce pouvoir est limité à la période précédant la réunion suivante de la Commission. Certaines dispositions prévoient les annulations et révocations de permis qui exigent également la tenue d'une audience. Les sorties sont contrôlées, mais ce contrôle ne s'applique qu'au transport par autobus, du moins officiellement.

Le seul règlement relatif aux tarifs est celui qui exige leur dépôt. Les appels des décisions de la Commission sont portés devant la Cour d'appel et portent sur des questions de droit ou de juridiction. Les dispositions relatives à la sécurité se trouvent dans des règlements plutôt que dans la Loi.

L'article autorisant la Commission à forcer les transporteurs à desservir de nouveaux territoires et à imposer des peines, y compris l'annulation de permis, en cas de défaut, soulève une controverse. L'aspect "confiscation" de la disposition a été mentionné, mais il faudra une décision judiciaire pour trancher la question.

La proposition visant à exempter les petits transporteurs routiers de l'application de la Loi a été mentionnée. Même si cette exemption devait réduire la somme de travail de la Commission, il faudra en analyser les répercussions avant de l'appliquer, car elle pourrait être source de problèmes majeurs à long terme. Il serait préférable d'abolir le contrôle des entrées et des sorties, car les répercussions de cette mesure sont, du moins, mieux connues.

Un examen des décisions rendues par la Commission au cours des cinq dernières années indique un taux d'approbation élevé. Idéalement, il serait préférable d'aborder la question du point de vue du genre de permis et du point de vue des

demandes de permis intraprovinciaux par rapport aux demandes de permis extraprovinciaux. Cependant, ces données n'existent apparemment pas au Nouveau-Brunswick. Le nombre de permis temporaires a baissé. Cela s'explique en partie par le montant dérisoire des amendes imposées à ceux qui négligent d'obtenir un permis. Cependant, cette situation sera corrigée sous peu.

Nous avons également souligné que la Commission était dépourvue de moyens de recherche. Ces moyens sont nécessaires aujourd'hui pour au moins deux raisons: d'abord, le nombre de contestations de demandes augmente sans cesse et, de plus, il n'existe pas assez de données fiables sur le mouvement de marchandises à l'intéieur et à l'extérieur de la province. Cette lacune a été constatée partout au pays et, en raison de l'importance de l'industrie, il faut agir.

Chapitre 6

PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE

6.1 Introduction

Cette section analyse les performances économiques de toute l'industrie du camionnage établie au Nouveau-Brunswick. D'abord, on a examiné quelques mesures de productivité approximatives qui donnent une idée de l'efficacité de l'industrie du Nouveau-Brunswick par rapport à d'autres juridictions et à l'industrie à l'échelle nationale. Dans un deuxième temps, on a étudié ces performances économiques d'après un certain nombre de ratios financiers, et comparé ces ratios avec les données provenant d'autres juridictions. Et ce chapitre se termine avec les conclusions tirées de cette analyse.

6.2 Mesures approximatives de productivité

Le tableau 6.2.1 présente des données qui montrent la productivité de l'industrie du camionnage en 1975 pour le Nouveau-Brunswick, le Canada et certaines provinces. Les mesures étudiées comprennent: le revenu par employé; le revenu par dollar d'actif; le revenu par dollar de rémunération des employés; et le revenu par mille pour 1976. Une discussion préliminaire donne une idée du contexte avant l'examen des données.

Certains problèmes liés aux données sur les distances (en milles) publiées par Statistique Canada ont provoqué le remplacement des données de 1975 par celles de 1976 pour permettre une comparaison longitudinale. Il faut également faire attention quand on établit des comparaisons basées sur les ratios entre les provinces et même entre les différentes catégories, car les structures de coûts des diverses branches de l'industrie ne sont pas les mêmes, en particulier quand il s'agit du rôle du courtier suivant les provinces et les catégories. Il n'a pas été possible d'ajuster les données pour éliminer ces différences.

On a d'abord pris en considération le revenu par employé. En ce qui concerne les entreprises de camionnage de la catégorie I, le Nouveau-Brunswick a le plus haut revenu par employé pour 1975. De toutes les autres juridictions comparées, l'Alberta vient en seconde place, et c'est le Québec qui affiche les chiffres les plus bas. Le revenu par employé en Ontario est, comme au Québec, plus bas que la moyenne nationale. Cette valeur pour le Nouveau-Brunswick est de 62,5 % au-dessus de la

moyenne nationale, alors que celle du Québec est à 16 % au-dessous. Ces données illustrent clairement la différence qui existe dans l'importance des opérations de courtage. Il est important de savoir qu'en 1975, au Nouveau-Brunswick, le courtage totalisait 40,8 % des coûts totaux de fonctionnement alors que la même donnée au niveau national n'était que de 10,9 %. Dans la catégorie II, c'est l'Alberta qui a la plus haute valeur de revenu par employé, avec 33,0 % au-dessus de la moyenne nationale. L'Ontario est aussi au-dessus de la moyenne canadienne, alors que le Nouveau-Brunswick se situe légèrement au-dessous; le secteur québécois se trouve encore plus bas. Il semble que d'autres facteurs que les paiements aux courtiers entrent en jeu dans ces données, car les paiments du Nouveau-Brunswick dépassent de plus de 50 % le niveau national quand on les prend comme une fraction des coûts totaux d'exploitation. Dans la catégorie III, c'est encore l'Alberta qui mène, et le Nouveau-Brunswick et l'Ontario se trouvent au-dessus de la moyenne nationale. Quand on considère l'industrie dans son ensemble, c'est l'Alberta qui a le revenu par employé le plus élevé, puis le Nouveau-Brunswick; les valeurs pour ces deux provinces sont nettement au-dessus de la moyenne nationale. L'Ontario se situe légèrement au-dessous de la moyenne nationale, et le Québec approximativement à 14 % en dessous.

Voyons maintenant le ratio revenu par dollar d'actif, c'est-à-dire le ratio production sur capital. Pour les opérations de camionnage de catégorie I, les données reflètent la discussion qui précède. Le Nouveau-Bruswick est en tête, suivi de l'Alberta, avec pour les deux juridictions des valeurs au-dessus de la moyenne canadienne. L'Ontario se situe juste au niveau national, et le Québec assez loin en dessous. Dans la catégorie II, c'est l'Alberta qui mène, suivie du Nouveau-Brunswick, avec pour ces deux provinces des valeurs au-dessus de la moyenne canadienne. Le Nouveau-Brunswick est juste au-dessus de la moyenne nationale. La situation est aussi renversée pour l'Ontario qui se place juste au-dessous de la valeur du Québec pour cette mesure. Le secteur de l'Île-du-Prince-Édouard atteint pour le ratio revenu par dollar d'actif une valeur nettement au-dessous de la moyenne nationale.

Pour les entreprises de catégorie III, on note de grandes différences entre les deux mesures étudiées. Toutes les provinces, à l'exception du Québec, présentent des données au-dessus de la moyenne nationale. Dans l'ensemble, le Nouveau-Brunswick a le rapport production/capital le plus élevé et par conséquent le rapport capital/production le plus bas. Les valeurs du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta sont au-dessus de la moyenne nationale. C'est le Québec qui a le rapport production/capital le plus bas, donc le rapport capital/production le plus haut. Les résultats du Québec, comme ceux de l'Alberta, pouvaient être prévus d'après la théorie des règlements.

Tableau 6.2.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE DE FRET: MESURES DE PRODUCTIVITÉ SÉLECTIONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES EN 1975

Catégories	Revenu/ employé (milliers) ($)	Revenu/ dollar d'actif ($)	Revenu/ dollar de rémunération des employés ($)	Revenu*/ mille ($)
Catégorie I				
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	52 219	1,84	5,55	4,08
Québec	27 189	1,30	2,32	1,55
Ontario	30 991	1,55	2,39	1,92
Alberta	44 387	1,67	3,57	1,91
Canada	32 129	1,55	2,54	1,91
Catégorie II				
Île-du-Prince-Édouard	24 740	1,19	2,93	- (1)
Nouveau-Brunswick	32 733	1,86	3,44	1,24
Québec	28 036	1,74	2,55	1,29
Ontario	34 234	1,70	2,88	1,14
Alberta	44 579	2,04	3,52	1,32
Canada	33 556	1,81	2,91	1,27
Catégorie III				
Île-du-Prince-Édouard	24 087	1,67	2,87	0,98
Nouveau-Brunswick	29 506	1,62	3,34	0,97
Québec	25 591	1,46	2,82	1,03
Ontario	28 348	1,59	2,90	0,95
Alberta	33 707	1,59	3,34	1,19
Canada	28 272	1,52	2,94	1,04
Toutes catégories				
Île-du-Prince-Édouard	24 250	1,52	2,88	-
Nouveau-Brunswick	39 374	1,80	4,22	1,84
Québec	27 078	1,45	2,49	1,33
Ontario	31 149	1,58	2,52	1,57
Alberta	41 596	1,74	3,51	1,53
Canada	31 647	1,59	2,68	1,53

* 1976, voir texte.

(1) Les revenus pour cette catégorie ne sont pas publiés séparément.

Source: Calculé à partir de données tirées de Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1975.

La troisième mesure, le revenu par dollar de rémunération des employés, est en quelque sorte une autre mesure de productivité du travail. Elle diffère de la première parce qu'elle tient compte des éventails de salaire par rapport aux différences de productivité parmi les divers sous-groupes de l'industrie toute entière. Quand on considère les entreprises de catégorie I, la moyenne du Nouveau-Brunswick atteint le double de la moyenne nationale. L'Alberta est aussi au-dessus de la moyenne nationale, et l'Ontario et le Québec se situent en dessous. Dans la catégorie II, l'Alberta est en tête, et le Nouveau-Brunswick suit de près. L'Île-du-Prince-Édouard se situe également au-dessus de la moyenne nationale. L'Ontario et le Québec, dans l'ordre, sont en dessous de la moyenne nationale. Le Nouveau-Brunswick et l'Alberta présentent la même moyenne dans la catégorie III, et des valeurs au-dessus de la moyenne canadienne. L'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard et le Québec, toujours dans l'ordre, n'atteignent pas la moyenne. Dans l'ensemble, c'est le Nouveau-Brunswick qui obtient la plus haute productivité pour chaque dollar de salaire, suivi par l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard. Ces trois provinces ont des valeurs au-dessus de la moyenne nationale. L'Ontario se trouve en dessous, et de nouveau, le Québec est encore plus bas. Les différences entre les provinces et les catégories peuvent en partie s'expliquer par le rôle du courtier. L'opération de courtage permet à certaines entreprises de faire porter à l'extérieur certains coûts de main-d'oeuvre, et par conséquent d'atteindre une moyenne plus élevée pour cette mesure de productivité particulière.

La dernière mesure de comparaison de notre étude est le revenu moyen par mille parcouru. Tout comme dans les cas précédents, l'interprétation de ces données est délicate, car dans les revenus, on comprend les revenus obtenus avec des camions appartenant à l'entreprise ou loués, mais aussi les revenus gagnés par les courtiers employés par l'entreprise. Par contre, les distances ne comprennent que les milles parcourus par les courtiers. Le revenu moyen par mille est par conséquent faussé par cette sous-estimation du total des distances parcourues. On ne peut donc trop se baser sur ces données de Statistique Canada. Les comparaisons qui suivent illustrent ces différences dans les données fondamentales.

Quand on examine les chiffres pour le revenu moyen par mille en ce qui concerne la catégorie I, on remarque que le Nouveau-Brunswick possède la valeur la plus élevée; cette valeur représente plus du double de celle de la deuxième province. L'Ontario et l'Alberta se maintiennent très près de la moyenne canadienne tandis que le Québec se situe assez loin en dessous. La différence s'explique en partie par l'action des courtiers, mais il semble aussi (bien qu'aucune donnée ne le confirme) que la nature des produits transportés soit un facteur important.

Le profil de la catégorie II est assez différent, puisque c'est l'Alberta qui présente la moyenne la plus élevée de toutes les juridictions examinées. Le Québec vient en

deuxième position et se situe au-dessus de la moyenne canadienne. L'industrie du camionnage du Nouveau-Brunswick vient au-dessous de la moyenne nationale, tout comme l'Ontario.

Pour la catégorie III, c'est de nouveau l'Alberta qui prend la première place, avec le seul chiffre dépassant la moyenne nationale. Le Québec vient juste en dessous, suivi dans l'ordre par l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, et l'Ontario. Quand on considère l'ensemble des catégories, le Nouveau-Brunswick se classe premier, en raison évidemment des résultats obtenus dans la catégorie I, suivi de l'Ontario situé au-dessus de la moyenne nationale. L'Alberta se trouve juste au niveau canadien, mais le Québec reste fortement en dessous.

D'après les données disponibles, on peut conclure que l'industrie du Nouveau-Brunswick se défend remarquablement bien en comparaison des autres régions. Mais en l'absence d'informations plus précises en ce qui concerne le rôle des courtiers, ces conclusions restent très hypothétiques, car ce facteur fausse les résultats, sans qu'il soit possible d'en évaluer la portée.

L'analyse que nous venons de passer en revue a de nouveau été effectuée pour l'années 1978; on trouve les données correspondant à cette étude au tableau 6.2.2. En général, en ce qui concerne la catégorie I, les transporteurs établis au Nouveau-Brunswick ont obtenu des résultats supérieurs à la moyenne nationale, tout comme en 1975. Dans la catégorie II, les entreprises du Nouveau-Brunswick se classent moins bien que l'industrie de l'Alberta, mais au-dessus de la moyenne nationale, et cette situation se répète pour la catégorie III.

Observons maintenant les données de 1978 en détail. D'abord, dans la mesure revenu par employé, en ce qui concerne les entreprises de catégorie I, le secteur du Nouveau-Brunswick présente une moyenne dépassant de 48 % le chiffre correspondant à toute l'industrie canadienne; seule l'Alberta s'en approche. L'Ontario se situe également au-dessus de la moyenne nationale, tandis que le secteur québécois se classe en dessous. Pour la catégorie II, le Nouveau-Brunswick se range derrière l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard; ces trois provinces affichent des résultats fortement au-dessus de la moyenne nationale. L'industrie du Québec et celle de l'Ontario se classent en dessous de la moyenne canadienne. Dans les entreprises de catégorie III, la moyenne du Nouveau-Brunswick venait à peu près à 5 % en dessous de celle de l'Alberta, les deux régions se situant au-dessus de la moyenne nationale, au contraire des trois autres provinces examinées. Dans l'ensemble, le revenu par employé en 1978 au Nouveau-Brunswick est légèrement plus bas qu'en Alberta, et les deux provinces se situent considérablement au-dessus de la moyenne canadienne. Le Québec présente les résultats les plus bas de toutes les provinces prises en considération.

Tableau 6.2.2

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE DE FRET: MESURES DE PRODUCTIVITÉ SÉLECTIONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES EN 1978

Catégories	Revenu/ employé (milliers) ($)	Revenu/ dollar d'actif ($)	Revenu/ dollar de rémunération des employés ($)	Revenu/ mille ($)
Catégorie I				
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	64 149	2,49	4,80	5,29
Québec	35 651	1,71	2,21	2,30
Ontario	49 156	1,70	2,49	2,29
Alberta	62 842	1,71	3,50	2,77
Canada	43 511	1,75	2,59	2,45
Catégorie II				
Île-du-Prince-Édouard	49 618	1,97	4,40	1,46
Nouveau-Brunswick	48 985	2,09	3,80	1,64
Québec	38 955	1,52	2,68	1,55
Ontario	42 173	1,65	2,86	1,51
Alberta	54 942	2,50	3,39	1,72
Canada	44 324	1,73	2,97	1,64
Catégorie III				
Île-du-Prince-Édouard	35 007	1,57	3,66	0,93
Nouveau-Brunswick	40 050	2,22	3,73	1,04
Québec	35 721	1,61	3,03	1,30
Ontario	35 733	1,83	3,14	1,30
Alberta	42 860	1,69	3,47	1,44
Canada	37 929	1,76	3,20	1,32
Toutes catégories				
Île-du-Prince-Édouard	39 856	1,72	3,94	1,37
Nouveau-Brunswick	54 262	2,35	4,34	2,47
Québec	36 294	1,65	2,41	1,88
Ontario	41 031	1,70	2,60	1,97
Alberta	55 612	1,85	3,47	2,09
Canada	42 596	1,75	2,74	2,00

Source: Calculé à partir de données tirées de Entreprises de camionnage et de déménagement, de Statistique Canada, 1978.

Le revenu par dollar d'actif est la deuxième mesure étudiée. Pour les transporteurs de catégorie I, le Nouveau-Brunswick se situe fortement au-dessus de la moyenne canadienne, alors qu'on ne dénote aucune différence significative entre les trois autres provinces examinées. L'Alberta vient en tête pour les transporteurs de catégorie II, et le Nouveau-Brunswick est second. L'Ontario et le Québec se classent de nouveau en dessous de la moyenne nationale. Les transporteurs du Nouveau-Brunswick se classent en premier pour les entreprises de catégorie III, suivis par l'Ontario. L'Alberta se range au-dessous de la moyenne nationale, puis vient le Québec. Quand on considère l'ensemble de l'industrie, ce sont les transporteurs du Nouveau-Brunswick qui atteignent le ratio revenu/actif le plus élevé; l'Alberta vient ensuite, et ces deux provinces sont les seules à se situer au-dessus de la moyenne canadienne. Les trois autres juridictions examinées se classent comme suit: Île-du-Prince-Édouard, Ontario et Québec. Quand on inverse ce ratio, il devient le ratio capital/production. Le Québec présente le ratio capital/production le plus élevé, comme les théories économiques relatives aux règlements pourraient le prévoir. C'est le Nouveau-Brunswick, plutôt que l'Alberta pourtant soumise à moins de règlements, qui a le ratio le plus bas. Nos répétons qu'il faut interpréter ces données avec prudence puisqu'il est impossible d'ajuster les valeurs suivant le rôle différent joué par les courtiers dans chaque province.

Le revenu par dollar de rémunération des employés, un substitut pour la productivité du travail, a également été analysé en utilisant les données de 1978. Pour les transporteurs de catégorie I, le Nouveau-Brunswick vient en premier, suivi par l'Alberta. Ces deux résultats sont les seuls du groupe étudié à dépasser la moyenne nationale. Le Québec a la valeur la plus basse des quatre provinces. Les transporteurs établis dans l'Île-du-Prince-Édouard sont en tête de la catégorie II, avec le Nouveau-Brunswick en seconde position et l'Alberta en troisième. Tous les trois dépassent la moyenne nationale, alors que l'Ontario et le Québec (dans cet ordre) se situent sous cette moyenne. Pour la catégorie III, le Nouveau-Brunswick mène, suivi de l'Île-du-Prince-Édouard, et de l'Alberta. Le Québec se classe de nouveau en dernière position du groupe de comparaison. Pour l'industrie prise dans son ensemble, l'ordre est donc, comme dans les résultats de la catégorie III, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et l'Alberta, tous avec des valeurs au-dessus de la moyenne nationale, puis l'Ontario et le Québec.

La dernière figure prise en considération est le revenu moyen par mille. Tout comme dans l'analyse des données de l'année 1976, la moyenne du Nouveau-Brunswick en ce qui concerne la catégorie I représente plus du double de la moyenne nationale. De même, l'Alberta se situe au-dessus de la moyenne canadienne, et l'Ontario et le Québec viennent en dessous. Pour la catégorie II, l'Alberta vient au-dessus de la moyenne nationale, et le Nouveau-Brunswick juste au même niveau. Le

Québec se classe en dessous, mais tout de même devant l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard. Et comme pour 1976, les entreprises de catégorie III du Nouveau-Brunswick se trouvent considérablement en dessous de la moyenne nationale. Quand on considère l'industrie dans son ensemble, le Nouveau-Brunswick totalise le revenu le plus élevé par mille, avec 23,5 % de plus que la moyenne canadienne. L'Alberta vient également au-dessus de la moyenne, tandis que l'Ontario, le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard, dans l'ordre, se classent en dessous.

Au total, on peut conclure qu'en apparence, les transporteurs établis au Nouveau-Brunswick se classent avantageusement quand on les compare à ceux des autres provinces. Mais il faut rester prudent quant aux conclusions à tirer en raison de certaines questions demeurées sans réponse, en particulier celles qui concernent l'utilisation du courtier en tant que substitut pour la propriété du capital. Il faudrait pouvoir ajuster les données en tenant compte de ce phénomème, mais aucune donnée pouvant permettre cet ajustement n'est disponible. L'action des courtiers est importante dans certaines parties du pays, et il serait extrêmement intéressant de réunir des données à propos de cet aspect de l'industrie, et ce dès que possible. C'est seulement lorsque ces détails seront disponibles qu'on pourra obtenir une comparaison et une image plus précises de la façon dont cette industrie fonctionne au Canada. Les données qu'on utilise actuellement, tout au moins en ce qui concerne les mesures étudiées ici, ont tendance à fausser les résultats en faveur des provinces ou des catégories qui emploient le plus les courtiers.

6.3 Rendement financier de l'industrie

Une analyse du rendement financier de l'industrie des transports routiers établie au Nouveau-Brunswick a été effectuée. À titre d'introduction et pour servir de base à une comparaison ultérieure, des ratios d'entreprises touchant quatre différents secteurs de l'économie canadienne ont été choisis et sont reproduits dans le tableau 6.3.1. Ces données proviennent de déclarations de revenu et ne concernent que des entreprises autorisées. Les secteurs choisis pour effectuer cette comparaison sont les suivants: le camionnage; le secteur des transports dans son ensemble; le secteur manufacturier; et le total pour 182 industries faisant partie des trois groupes. Bien que les données aient été disponibles pour plusieurs années, seules celles se rapportant à l'année 1978 ont été utilisées dans cette analyse.

Comme les données figurant dans le tableau 6.3.1 l'indiquent, le camionnage possède un ratio immobilisations/ avoir plus élevé que le secteur manufacturier ou l'industrie au total. Mais la valeur pour le camionnage est tout de même plus faible que celle qui caractérise le transport pris dans son ensemble. De plus, le secteur du camionnage présente un ratio

Tableau 6.3.1

INDICES FINANCIERS SÉLECTIONNÉS DANS DIFFÉRENTS SECTEURS DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1978
(pourcentages)

Ratio	Camionnage	Secteur des transports	Secteur manufacturier	Total pour 182 industries
Immobilisations/avoir	116,1	132,1	61,0	105,4
Dette à long terme/avoir	44,9	55,1	33,4	51,2
Frais d'intérêts/frais totaux	1,8	3,9	1,7	2,7
Disponibilités/exigibilités	9,0	120,0	130,0	110,0
Bénéfice avant impôts/capital investi	12,3	5,6	11,0	7,6
Bénéfice avant impôts/avoir	18,8	9,2	15,9	13,6
Bénéfice avant impôts/revenu total	4,2	5,7	3,4	6,7
Bénéfice après impôts/capital investi	9,3	4,2	8,2	5,8
Bénéfice après impôts/avoir	14,1	6,8	11,8	10,3
Bénéfice après impôts/revenu total	3,1	4,3	2,5	5,1

Source: Statistique Canada, 61-207.

de l'endettement à l'avoir plus bas que le secteur des transports dans son ensemble ou que le total pour toutes les industries. Ce rapport est plus élevé que celui qu'on peut constater dans le secteur manufacturier. Quand on considère les paiments d'intérêts comme une proportion du coût total, on retrouve des tendances identiques. La variable utilisée ensuite dans l'analyse est l'indice de liquidité, pour lequel on s'accorde à reconnaître qu'un coefficient un (1) est satisfaisant. Le secteur du camionnge n'atteint pas ce niveau, alors que les autres secteurs considérés indiquent des valeurs bien au-dessus de un (1).

Quand on prend en considération le rapport entre le bénéfice avant impôts et trois mesures d'usage courant, le secteur du camionnage se comporte beaucoup mieux que les trois autres; c'est le secteur des transports dans son ensemble qui se classe en plus mauvaise position de tous les secteurs considérés quand on le compare au capital investi et à l'avoir. Quand c'est le ratio par rapport au revenu total qui est utilisé, le camionnage se classe troisième après la catégorie toutes industries et le secteur du transport dans son ensemble. Le même modèle prévaut quand on examine le ratio bénéfice après impôts et les trois dénominateurs d'usage courant.

Le tableau 6.3.2 présente des données qui concernent l'industrie des transports routiers; elles sont traitées par catégorie et par juridiction par rapport aux trois premiers ratios financiers utilisés précédemment, pour les années 1975 et 1978. Les données pour le ratio frais d'intérêts/frais totaux ne sont pas disponibles. Toutes ces données ont été tirées des publications "Entreprises de camionnage", à l'exception de la première ligne du tableau. On étudiera d'abord l'industrie dans son ensemble, puis chacune des trois catégoies plus en détail.

En 1975, le Québec a le ratio immobilisations/avoir le plus élevé pour toutes les juridictions examinées. L'Ontario a le rapport le plus bas, et le Nouveau-Brunswick un résultat juste inférieur à celui des 100 transporteurs les plus importants. La valeur du Nouveau-Brunswick est établie pour tous les transporteurs canadiens. On remarque une énorme différence en 1978, car c'est le Nouveau-Brunswick qui obtient, et de loin, le ratio le plus élevé. Les coefficients ont augmenté pendant ces trois années pour la section tous transporteurs canadiens ainsi que pour l'Ontario et l'Alberta. Le ratio du Québec a baissé ainsi que celui de 100 transporteurs canadiens les plus importants (déterminés par la classification de 1975). Le ratio endettement/avoir au Québec est le plus haut pour 1975, alors que celui du Nouveau-Brunswick se situe fortement au-dessous de la moyenne nationale. En 1978, ce dernier a beaucoup augmenté, sans qu'il y ait grand changement au niveau national. Par contre, le ratio du Québec a énormément diminué. Pour les deux années considérées, le coefficient de liquidité est resté en dessous de 100 pour toutes les juridictions, sauf en ce qui concerne le Québec en 1978.

Tableau 6.3.2

INDICES FINANCIERS SÉLECTIONNÉS: CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI
POUR LES JURIDICTIONS ÉNUMÉRÉES EN 1975 ET 1978
(pourcentages)

Catégories et régions	Immobilisations		Dette à long terme		Disponibilités	
	Avoir		Avoir		Exigibilités	
	1975	1978	1975	1978	1975	1978
Toutes catégories						
Canada - sociétés	-	116,1	-	44,9	-	90,0
Canada - tous transporteurs	211,5	241,9	103,4	104,7	91,7	92,2
Canada - 100 plus importants	222,0	211,7	115,9	108,9	94,5	97,6
Île-du-Prince-Édouard	215,4	236,8	61,8	84,5	66,8	67,9
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	219,4	330,8	97,5	153,4	87,2	80,5
Québec - tous transporteurs	269,0	207,3	150,2	118,6	89,0	110,3
Ontario - tous transporteurs	179,0	274,6	70,5	115,5	90,9	85,3
Alberta - tous transporteurs	202,3	239,8	97,7	116,8	95,9	97,2
Catégorie I						
Canada	219,1	218,4	114,0	113,3	95,6	96,1
Nouveau-Brunswick	261,7	7 586,6	156,9	4 729,1	97,9	79,4
Québec	416,5	226,5	150,2	153,2	89,0	125,2
Ontario	179,0	205,7	70,5	88,6	90,9	85,3
Alberta	189,8	177,0	93,5	88,1	104,4	118,0
Catégorie II						
Canada	202,9	188,0	85,8	78,9	93,2	88,1
Île-du-Prince-Édouard	284,7	333,7	55,8	141,7	42,6	72,1
Nouveau-Brunswick	165,1	127,8	50,7	32,6	86,5	105,9
Catégorie III						
Canada	197,5	234,5	103,4	102,7	91,7	77,9
Île-du-Prince-Édouard	186,9	209,7	64,1	68,7	82,3	64,5
Nouveau-Brunswick	282,8	334,5	96,6	133,1	62,8	63,9

Sources: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207.

Autre: Statistique Canada, 53-222.

La situation se présente différemment pour les transporteurs de la catégorie I en 1975. Les transporteurs du Québec atteignent un ratio immobilisations/avoir bien plus élevé que la moyenne nationale pour la même année. Les transporteurs du Nouveau-Brunswick se situent également au-dessus de la valeur nationale, mais le ratio de l'Ontario est le plus bas. On enregistre une baisse radicale des chiffres québécois dans les années qui suivent, alors que ceux du Nouveau-Brunswick remontent dramatiquement, reflétant ainsi l'effet désastreux de l'année 1977 qui a anéanti complètement les bénéfices non répartis accumulés précédemment. La perte avant impôts au Nouveau-Brunswick pour 1977 s'élève à 0,994 million de dollars et après impôts à 1,522 million de dollars. Parmi d'autres facteurs, la perte reflétait une augmentation de 0,688 million de dollars en frais juridiques et professionnels entre 1976 et 1977 - une augmentation de 71 %. Cette perte se reflète également dans les autres ratios estimés. Le ratio endettement/avoir a radicalement augmenté tandis que le coefficient de liquidité a radicalement baissé entre ces deux années.

On remarque une plus grande stabilité entre ces deux années pour la catégorie II. Pour les deux années, le ratio immobilisations/avoir du Nouveau-Brunswick s'est situé en dessous de la valeur pour le Canada tout entier, et l'écart s'est un peu agrandi dans l'intervalle de ces quelques années. Le ratio endettement/avoir du Nouveau-Brunswick en 1975 est au-dessous de celui du Canada; les deux chiffres baissent dans l'intervalle de temps, la diminution étant plus dramatique pour le premier. Par contre, le coefficient de liquidité du Nouveau-Brunswick, qui se trouve en dessous du chiffre canadien pour 1975, le dépasse en 1978 et, en fait, se place devant les 100 transporteurs les plus importants.

Dans le cas des transporteurs de catégorie III, le Nouveau-Brunswick présente un ratio immobilisations/avoir plus élevé que la moyenne canadienne en 1975; les deux chiffres ont augmenté, mais la position relative des transporteurs du Nouveau-Brunswick reste la même en 1978. On trouve la situation inverse pour la même période en ce qui concerne le ratio endettement à l'avoir.

En 1975, le ratio du Nouveau-Brunswick se situe en dessous de la moyenne canadienne mais remonte radicalement par la suite jusqu'à dépasser le chiffre canadien en 1978. En ce qui concerne le coefficient de liquidité, l'industrie du Nouveau-Brunswick en 1975 est beaucoup plus faible que l'industrie canadienne et le reste en 1978, bien que l'écart se soit considérablement comblé, grâce à une baisse significative du ratio canadien.

Le tableau 6.3.3 présente les chiffres recueillis pour le bénéfice avant et après impôts par rapport au capital investi, à l'avoir et au revenu total, pour une variété de juridictions en 1975. Quand on considère toutes les catégories

Tableau 6.3.3

MESURES DU BÉNÉFICE AVANT IMPÔTS ET APRÈS IMPÔTS: TRANSPORT ROUTIER EN 1975
DONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES, PAR CATÉGORIE
(pourcentages)

Catégories et régions	Bénéfice avant impôts			Bénéfice après impôts		
	Capital investi	Avoir	Revenu total	Capital investi	Avoir	Revenu total
Toutes catégories						
Canada - sociétés	5,8	8,5	2,3	5,3	7,8	2,1
Canada - tous transporteurs	13,9	24,9	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Canada - 100 plus importants	10,4	22,8	4,9	6,6	14,4	3,1
Île-du-Prince-Édouard	4,8	7,8	1,6	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	16,3	32,2	4,8	n.d.	n.d.	n.d.
Québec - tous transporteurs	7,6	19,1	3,1	n.d.	n.d.	n.d.
Ontario - tous transporteurs	13,2	22,4	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Alberta - tous transporteurs	12,9	25,4	4,7	n.d.	n.d.	n.d.
Catégorie I						
Canada	11,7	25,0	4,9	7,3	15,7	3,1
Nouveau-Brunswick	14,5	37,3	4,2	7,0	18,0	2,0
Québec	8,5	33,4	4,0	3,2	12,7	1,5
Ontario	12,1	20,5	5,2	8,1	13,7	3,5
Alberta	17,0	32,8	7,0	11,0	21,3	4,6
Catégorie II						
Canada	12,8	23,7	4,0	8,4	15,6	2,6
Île-du-Prince-Édouard	(12,2)	(19,0)	(4,2)	(12,9)	(20,1)	(4,5)
Nouveau-Brunswick	13,1	19,8	4,2	8,5	12,8	2,7
Catégorie III						
Canada	14,0	24,9	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Île-du-Prince-Édouard	16,6	27,2	5,5	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick	13,1	25,8	3,7	n.d.	n.d.	n.d.

Note: Les figures entre parenthèses représentent des pertes.

Source: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207, le reste est calculé d'après "Entreprises de camionnage".

ensemble, le Nouveau-Brunswick se classe premier de toutes les juridictions passées en revue. Du point de vue du ratio bénéfice avant impôts sur revenu total, le Nouveau-Brunswick se place derrière la catégorie tous transporteurs canadiens inclue dans l'étude, ainsi que derrière l'ensemble des transporteurs de l'Ontario et les 100 transporteurs canadiens les plus importants. À cause de l'impossibilité de séparer les revenus nets du camionnage des autres revenus relevant d'associations ou de propriété unique, la comparaison après impôts n'est pas possible à ce niveau.

Quand on considère les transporteurs de catégorie I à part, le Nouveau-Brunswick se classe second, derrière les entreprises de l'Alberta, en ce qui concerne la première mesure utilisée - bénéfice avant impôts sur capital investi. Toutefois, par rapport à l'avoir, les firmes du Nouveau-Brunswick se situent en première place. Quand on mesure le bénéfice en tant que fraction du revenu total, le Nouveau-Brunswick se classe quatrième sur les cinq juridictions examinées. En ce qui concerne le bénéfice après impôts, le Nouveau-Brunswick se trouve en quatrième position pour la première mesure, deuxième avec le coefficient de liquidité et de nouveau quatrième par rapport au revenu total.

Observons maintenant les opérations de classe II; le Nouveau-Brunswick vient à la tête de tous les transporteurs canadiens pour la mesure bénéfice avant impôts sur capital investi, et après le Canada avec le dénominateur avoir. Par rapport au revenu total, les transporteurs du Nouveau-Brunswick font meilleure figure que l'ensemble des transporteurs canadiens. Le classement après impôts pour les trois différentes mesures est identique à celui qui correspond aux données avant impôts.

Dans la catégorie III, les transporteurs du Nouveau-Brunswick ont moins bien réussi que la moyenne canadienne pour la première mesure, et mieux dans les deux autres catégories quand on considère le bénéfice avant impôts. À cause des raisons déjà citées, aucune donnée n'est disponible pour le bénéfice après impôts de la catégorie III.

Le tableau 6.3.4 présente les données de 1978 pour les mêmes mesures. Quand on prend en considération la situation par rapport à toutes les classes, on remarque que le Nouveau-Brunswick a les meilleurs résultats en ce qui concerne les deux premières mesures utilisées. Toutefois, il faut remarquer que ces chiffres doivent être interprétés avec prudence. Entre les deux années, les résultats du Nouveau-Brunswick, déjà les meilleurs, se sont considérablement améliorés: ceux de 1975 apparaissent plus haut en raison des opérations de courtage; les pertes très fortes de 1977 que nous avons déjà mentionnées ont en plus causé une escalade des ratios. On peut compter davantage sur l'exactitude du ratio bénéfice avant impôts sur revenu total, pour lequel le Nouveau-Brunswick se situe

Tableau 6.3.4

MESURES DU BÉNÉFICE AVANT IMPÔTS ET APRÈS IMPÔTS: TRANSPORT ROUTIER EN 1978
DONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES, PAR CATÉGORIE
(pourcentages)

Catégories et régions	Bénéfice avant impôts			Bénéfice après impôts		
	Capital investi	Avoir	Revenu total	Capital investi	Avoir	Revenu total
Toutes catégories						
Canada - sociétés	12,3	18,8	4,2	9,3	14.1	3,1
Canada - tous transporteurs	11,9	24,3	5,1	n.d.	n.d.	n.d.
Canada - 100 plus importants	7,4	16,0	2,9	4,2	9,0	1,6
Île-du-Prince-Édouard	30,3	56,0	9,4	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	31,6	80,0	5,2	n.d.	n.d.	n.d.
Québec - tous transporteurs	0,8	1,6	0,3	n.d.	n.d.	n.d.
Ontario - tous transporteurs	17,5	37,7	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Alberta - tous transporteurs	17,6	38,1	5,6	n.d.	n.d.	n.d.
Catégorie I						
Canada	8,9	18,9	3,2	4,0	8,6	1,4
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	45,5	2 196,1	4,8	42,5	2 054,3	4,5
Nouveau-Brunswick - transport courant	38,1	3 106,0	4,1	n.d.	n.d.	n.d.
Québec	(7,2)	(18,1)	(3,0)	(9,9)	(25,1)	(4,1)
Ontario	13,4	25,4	4,9	8,0	15,1	2,9
Alberta	16,3	30,6	6,1	10,1	19,0	3,8
Catégorie II						
Canada	16,9	30,2	5,6	11,6	20,7	3,8
Île-du-Prince-Édouard	4,0	9,7	0,9	3,9	9,3	0,8
Nouveau-Brunswick	30,4	40,3	9,4	22,6	30,0	7,0
Catégorie III						
Canada	16,8	43,0	9,4	n.d.	n.d.	n.d.
Île-du-Prince-Édouard	33,0	55,6	12.4	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick	21,0	48,9	4,3	n.d.	n.d.	n.d.

Sources: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207, le reste est calculé d'après "Entreprises de camionnage" et des données fournies par la Commission canadienne des transports.

légèrement derrière l'Alberta et l'Ontario et à peine mieux que l'ensemble des transporteurs du Canada. Les comparaisons après impôts ne sont pas possibles à cause du manque de disponibilité des données.

Il est difficile de se baser sur l'ensemble des données à cause, en grande partie, de la situation des transporteurs du Nouveau-Brunswick pour la catégorie I. Quand on considère tous les transporteurs du Nouveau-Brunswick, les résultats des deux premiers ratios se situent bien au-dessus de la moyenne canadienne. Quand on ne s'intéresse qu'aux transporteurs de marchandises diverses, les ratios sont encore plus élevés. Les donnés disponibles suggèrent que cette situation a été provoquée par l'anéantissement de la réserve de bénéfices non répartis causé par les importantes pertes de 1977. Quand on considère la seconde mesure, bénéfice après impôts par rapport à revenu total, le Nouveau-Brunswick se classe loin derrière l'Alberta et légèrement derrière l'Ontario quand tous les transporteurs de la catégorie sont examinés. La catégorie transporteurs généraux a moins bien réussi que les transporteurs de catégorie I. Les pertes du Québec sont aussi très élevées, mais elles dépassent les objectifs de ce rapport. À l'examen du bénéfice après impôts, il faut tout de suite éliminer les deux premiers ratios pour les raisons précitées. En ce qui concerne le troisième ratio, le Nouveau-Brunswick se classe premier, bien au-dessus de toutes les autres juridictions étudiées.

Du point de vue des trois mesures utilisées, que ce soit avant ou après impôts, le secteur de l'industrie du Nouveau-Brunswick s'est beaucoup mieux comporté que son équivalent canadien en 1978 pour la catégorie II. En ce qui concerne la situation avant impôts de la catégorie III, le Nouveau-Brunswick, en 1978, a eu de meilleurs résultats que l'industrie canadienne (mais moins bons que ceux de l'Île-du-Prince-Édouard) pour les deux premières mesures utilisées. Par contre, le bénéfice comme pourcentage du revenu total pour le Nouveau-Brunswick s'élève à moins de la moitié des résultats de toute l'industrie canadienne.

À cause des différences d'organisation de l'industrie suivant les diverses juridictions, et aussi en raison des répercussions des pertes sur les bénéfices non répartis et par conséquent sur les deux autres sources de bénéfice, il semble que la meilleure attitude soit d'utiliser le ratio bénéfice comme pourcentage des revenus totaux. De ce point de vue-là, toute l'industrie établie au Nouveau-Brunswick se comporte moins bien que le camionnage de l'Ontario, et semble subir des hauts et des bas par rapport au secteur de l'Alberta et à l'ensemble de l'industrie canadienne. Pour les deux années prises en considération, les transporteurs de catégorie I au Nouveau-Brunswick, toujours dans la même optique, se comportent moins bien que leur équivalent de l'Alberta et de l'Ontario. En 1975, leurs résultats ne sont pas aussi bons que le résultat canadien, mais ils sont meilleurs en 1978. Pour les deux années, les

transporteurs du Nouveau-Brunswick de catégorie II ont mieux réussi que leur équivalent canadien, mais c'est la situation inverse qui prévaut pour la catégorie III.

6.4 Résumé et conclusions

Quand on mesure la productivité selon le revenu par employé, le Nouveau-Brunswick vient en tête pour les entreprises de catégorie I en 1975 et aussi en 1978. En ce qui concerne les entreprises de catégorie II, le Nouveau-Brunswick se situe en dessous de la moyenne nationale en 1975, et au-dessus en 1978. Relativement à la catégorie III, l'industrie du camionnage domiciliée au Nouveau-Brunswick se classe au-dessus de la moyenne nationale pour les deux années. Dans l'ensemble, le Nouveau-Brunswick se situe derrière l'Alberta pour 1975 et 1978, mais les deux provinces sont au-dessus de la moyenne nationale.

La deuxième mesure étudiée est le revenu par dollars d'actif. Dans le cas des transporteurs de catégorie I, nous avons la même situation que pour le revenu par employé. Le Nouveau-Brunswick est en tête en 1975 et 1978, bien au-dessus de la moyenne canadienne. Pour la catégorie II, en 1975, le Nouveau-Brunswick vient derrière l'Alberta, les deux secteurs de l'industrie se situant au-dessus de la moyenne nationale. La même tendance se répète pour 1978. En ce qui concerne les entreprises de catégorie III, et pour l'industrie dans son ensemble, les entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick se classent premières pour les deux années. Pour l'autre mesure utilisée, le revenu par dollar de rémunération des employés, le Nouveau-Brunswick arrive bien au-dessus de la moyenne nationale dans les quatre catégories.

Finalement, il y a la question du revenu moyen par mille parcouru. Pour les entreprises de catégorie I, le Nouveau-Brunswick vient en tête pour les deux années. Pour celles de catégorie II, le secteur du Nouveau-Brunswick se classe en dessous de la moyenne nationale en 1975 et au même niveau que l'ensemble du Canada en 1978. Pour les deux années, les entreprises du Nouveau-Brunswick de la catégorie III ont un chiffre de revenu moyen par mille en dessous de celui de l'entreprise canadienne moyenne.

L'interprétation de ces résultats est délicate, car ils reflètent les différences d'organisation entre les diverses juridictions. La plus grande différence provient du rôle du courtier. L'utilisation du courtier permet à l'entreprise de faire porter à l'extérieur une partie de la main-d'oeuvre et sa rémunération, de l'investissement de capitaux et même des distances parcourues. Par conséquent, puisque tout le reste est au même niveau, plus la portion de paiements au courtier est élevée par rapport aux frais d'exploitation totaux, plus la mesure de productivité brute prise en considération ici est haute. Il faut se rappeler que le Nouveau-Brunswick fait grand

usage des courtiers, en particulier dans le cas des entreprises de catégorie I, et que l'industrie du camionnage en Alberta s'en sert également beaucoup. Ce sont deux provinces où l'industrie du camionnage se comporte bien d'après les mesures employées dans cette analyse. Ces mesures dépendent donc de l'organisation de l'industrie et doivent être interprétées dans cette optique.

Si l'on passe à l'observation des mesures de rendement financier, on s'aperçoit que dans l'ensemble le Nouveau-Brunswick obtient un ratio immobilisations à l'avoir plus élevé que la valeur canadienne totale pour 1975 et a augmenté considérablement en 1978. Dans le cas des transporteurs de catégorie II, le Nouveau-Brunswick se classe sous la mesure déterminée pour l'ensemble du Canada en 1975, et bien que les deux chiffres aient diminué dans l'intervalle, la baisse est plus importante pour la province. La situation de la catégorie III reflète celle de la catégorie II.

La tendance reste presque la même en ce qui concerne le ratio endettement à l'avoir. Tous les ratios canadiens sont relativement stables entre ces deux années. Dans toutes les classes, les ratios du Nouveau-Brunswick augmentent radicalement, indiquant par là un affaiblissement de la condition financière de cette juridiction.

Pour toutes les catégories prises ensemble, et pour les transporteurs de catégorie I, le coefficient de liquidité reste fondamentalement stable au niveau national entre 1975 et 1978. Dans les deux cas, les ratios du Nouveau-Brunswick baissent, et cela de façon plus prononcée pour les transporteurs de catégorie I. Pour le reste de l'industrie, la situation est renversée, puisque ce sont les ratios canadiens qui baissent et ceux du Nouveau-Brunswick qui augmentent.

Trois différentes mesures de bénéfice avant et après impôts sont examinées pour les années 1975 et 1978: le bénéfice exprimé par rapport au capital investi, à l'avoir et au revenu total. On a éliminé les deux premières en raison des fortes pertes de 1977 au Nouveau-Brunswick et déterminé que le profit en tant que pourcentage du revenu total offrait une image plus réaliste de la situation.

Quand on considère toutes les catégories prises ensemble, le ratio bénéfice avant impôts sur revenu total pour 1975 est plus bas au Nouveau-Brunswick que dans l'Ontario et le pays tout entier. Le bénéfice après impôts n'est pas disponible pour ce groupe. En ce qui concerne les transporteurs de catégorie I, on observe que les transporteurs du Nouveau-Brunswick se sont classés quatrième dans les deux catégories, avant et après impôts. Dans la catégorie II, le Nouveau-Brunswick vient très légèrement en tête du Canada dans les deux cas, alors que pour la catégorie III, le ratio avant impôts du Nouveau-Brunswick se situe en dessous de la moyenne canadienne.

En 1978, quand on considère toutes les classes dans leur ensemble, le Nouveau-Brunswick se classe cinquième, derrière l'Île-du-Prince-Édouard, l'Alberta, l'Ontario et le Canada, quand on examine le bénéfice avant impôts. Pour la catégorie I, la province vient en quatrième position dans le cas du bénéfice avant impôts, et en première dans celui du bénéfice après impôts. On observe pour les catégories II et III des résultats semblables à ceux de 1975.

En général, on peut affirmer que l'industrie des transports routiers domiciliée au Nouveau-Brunswick se comporte un peu moins bien que celle de l'Ontario et éprouve des hauts et des bas par rapport à la situation en Alberta et au Canada dans son ensemble. Les transporteurs de catégorie I du Nouveau-Brunswick ne réussissent pas aussi bien que ceux de l'Alberta et de l'Ontario et ont tendance à fluctuer au-dessus de la moyenne nationale. Dans la catégorie III, le Nouveau-Brunswick a de moins bons résultats que la moyenne de l'industrie canadienne, alors que pour la catégorie II, les transporteurs du Nouveau-Brunswick se situent au-dessus des résultats de l'ensemble du Canada.

Chapitre 7

OBSERVATIONS SUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS AU CAMIONNAGE

7.1 Introduction

Il n'est pas possible de procéder à une analyse détaillée des programmes de subventions au camionnage en ce qui concerne le transport provenant du "territoire choisi" d'après l'information disponible. Par conséquent, cette section se limitera à rassembler un certain nombre de remarques sur les différents programmes de subventions consacrés à l'industrie du camionnage. On y trouvera également des recommandations sur les domaines de recherche à développer à l'avenir.

Les programmes de subventions au transport des marchandises de la région de l'Atlantique sont le résultat d'un ensemble de recommandations adressées par les premiers ministres des quatre provinces altantiques au ministre des Transports dans le document "Some Elements of an Atlantic Region Transportation Policy", en mars 1969. Auparavant, le programme de subventions au transport, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ne concernait que le transport par chemin de fer. Cette restriction aux programmes était généralement considérée comme l'une des causes principales du retard dans la croissance du camionnage de la région atlantique du Canada. Le programme de base des subventions au camionnage allant vers l'ouest a été mis en vigueur en 1969. La subvention intra-régionale au camionnage a été créée en 1971-1972. En avril 1974, une assistance sélective supplémentaire a été instaurée pour le chemin de fer et le camionnage. En 1978, le concept de subvention globale intra-régionale a été éliminé, ce qui n'a rien changé pour les marchandises jugées admissibles aux subventions spéciales. Mais pour les denrées exclues, l'élimination a été progressive: au 1er septembre 1978, la contribution à ce type de marchandises a été réduite de 7,5 % (auparavant 15 %) et au 1er septembre 1979, la subvention a été supprimée.

Jusqu'à l'année financière 1972-1973, les paiements de subventions totaux au chemin de fer dépassaient ceux attribués au camionnage. L'année suivante, les subventions au camionnage étaient, pour la première fois, plus importantes que celles allouées au chemin de fer. Depuis, la proportion d'assistance au camionnage n'a pas cessé d'augmenter, atteignant 77,6 % de l'assistance totale pour l'année financière 1979-1980. Entre 1971-1972 et 1978-1979, les subventions totales au transport pour toute la région ont augmenté de 180,6 %. L'assistance au

chemin de fer est passée de 13,1 millions à 17,5 millions, ce qui représente une augmentation de 33,6 %. Les paiements au secteur du camionnage ont augmenté de 7,0 millions à 38,9 millions.

La plus grande partie des paiements est attribuée aux envois effectués à l'extérieur du territoire choisi. En 1978-1979, 52,6 % des paiements au chemin de fer concernaient des déplacements à l'intérieur du territoire choisi. La même année, 68,9 % des subventions au camionnage étaient destinés aux déplacements à l'intérieur du territoire choisi ce qui donne pour les deux moyens de transport une moyenne de 63,8 %. Cinq années auparavant, les déplacements à l'intérieur totalisaient 71 % des paiements de subventions totaux.

L'ampleur des paiements de subventions et leur croissance laissent présager l'intérêt que pourrait avoir une étude détaillée de ce qui s'est passé auparavant. Mais une telle étude dépasse les objectifs de ce rapport. Il faudrait effectuer une recherche marchandise par marchandise et aussi, probablement, marché par marché, ainsi que prendre en considération les coûts de production, de transport et aussi tous les autres frais de distribution, non seulement à l'intérieur de la région mais aussi à d'autres points concurrentiels. On ne pourrait établir une évaluation sérieuse de l'impact des programmes de subventions que sur la base de données aussi détaillées.

La portée de ce rapport est plus limitée. Il vise à déterminer l'importance du programme de subventions pour l'industrie du camionnage domiciliée au Nouveau-Brunswick et à examiner la répartition provinciale des paiements de subventions, et ce pour un certain nombre de catégories de marchandises, dans le but d'établir le taux réel (par opposition au taux nominal) d'assistance aux transport. On étudiera ces questions dans le même ordre.

7.2 Importance du programme de subventions pour l'industrie du camionnage

Le tableau 7.2 présente les subventions payées aux entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick en 1978. On peut déduire d'après les données disponibles que, pour cette année, les subventions représentent entre 4,32 % et 7,80 % des revenus d'exploitation totaux des transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick. Pour deux des catégories I et III et pour l'industrie dans son ensemble, les paiements de subventions peuvent devenir un facteur déterminant pour la réalisation d'un profit. Il est entendu que l'annulation du programme de subventions se traduirait par des taux plus élevés aux expéditeurs, de sorte que cette comparaison n'est pas tout à fait juste; mais quand on accepte le principe d'une diminution de la demande au niveau de l'industrie, on s'aperçoit clairement

Tableau 7.2

IMPORTANCE DES SUBVENTIONS AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DOMICILIÉES AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 1978
(millions de dollars)

Articles	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III	Industrie
Revenu d'exploitation	57,696 $	19,692 $	16,701 $	94,090 $
Frais d'exploitation	55,201 $	17,978 $	15,984 $	89,163 $
Revenu d'exploitation net	2,945 $	1,714 $	0,717 $	4,926 $
Bénéfice (perte) avant impôts	2,789 $	1,842 $	n.d.	n.d.
Subventions	3,978 $	1,535 $	0,721 $	6,233 $
Impôt sur le revenu prévu	0,180 $	0,472 $	n.d.	n.d.
Subventions/revenu d'exploitation	6,89 %	7,80 %	4,32 %	6,62 %
Subventions/revenu d'exploitation net	135,10 %	0,90 %	100,60 %	126,50 %
Subventions/avant impôts	142,60 %	0,83 %	n.d.	n.d.

Sources: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement et des données fournies par la Commission canadienne des transports.

que l'impact le plus important du programme de subventions concerne la profitabilité de l'industrie.

Dans le cas des transporteurs de catégorie I, les paiements de subventions représentent 1,351 fois le revenu net et 1,426 fois le bénéfice avant impôts en 1978. Les mesures pour les transporteurs de catégoie II sont respectivement 0,90 et 0,83. Étant donné que 40,6 % des transporteurs de catégorie III au Nouveau-Brunswick sont organisés en systèmes soit de propriété unique, soit d'association (auquel cas on ne peut pas faire de distinction entre les revenus nets de camionnage du propriétaire et les autres sources de revenu), le bénéfice avant impôts n'est pas disponible. On ne peut pas non plus les obtenir pour l'ensemble de l'industrie. Pour les transporteurs de catégorie III, les subventions représentent 1,006 fois le revenu d'exploitation net de 1978. En ce qui concerne l'industrie dans son ensemble, la mesure équivalente est 1,265 fois le revenu net.

Par conséquent, on peut conclure qu'étant donné les structures en place, les paiements de subventions pourraient être le facteur déterminant de profit pour trois des quatre groupes industriels considérés. De plus, les subventions semblent représenter pour ainsi dire le profit tout entier du quatrième groupe, la catégorie II. De ce point de vue, la politique de subventions est très importante pour l'industrie du camionnage. Des changements au programme pourraient avoir un impact négatif dans la mesure où ils provoqueraient une hausse du ratio d'exploitation et une baisse de la profitabilité de l'industrie. Une mesure plus précise de l'impact ne peut être calculée en se basant sur les renseignements disponibles actuellement.

7.3 Étude chronologique des subventions au transport dans la région atlantique

Il est très instructif d'examiner les changements survenus dans les diverses catégories de paiements de subventions sur une longue période. Le tableau 7.3 montre les données des différents programmes pour 1977-1978 et 1979-1980, pour le Nouveau-Brunswick et l'ensemble de la nation. Le tableau suggère qu'au total la portion des paiements de subventions totaux attribuée aux entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick augmente avec le temps, puisqu'elle est passée de 33,8 % la première année à 37,2 % pour la dernière année que nous prenons en considération.

Il peut également être utile de noter que la portion reçue par les entreprises du Nouveau-Brunswick varie selon les types de subventions. Pour chacune des trois années, cette portion s'avère plus importante pour le programme d'assistance sélective vers l'ouest et moins élevée en ce qui concerne le programme régulier vers l'ouest. Pour le premier programme, la

Tableau 7.3

SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CAMION DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: PAIEMENTS DE SUBVENTIONS PAR TRANSPORTEUR DOMICILIÉ AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET POUR L'ENSEMBLE DU CANADA DE 1977-1978 À 1979-1980
(millions de dollars)

Années et programmes	Nouveau-Brunswick	Canada	Nouveau-Brunswick/ Canada
	($)	($)	(%)
1977-1978			
R.S.T.M.R.A.	1,162	4,541	25,6
R.S.S.R.A.	0,550	1,340	41,0
R.S.S.T.M.R.A.	6,908	19,618	35,2
Subventions totales	8,620	25,499	33,8
1978-1979			
R.S.T.M.R.A.	2,704	7,130	29,1
R.S.S.R.A.	1,038	2,384	43,5
R.S.S.T.M.R.A.	7,057	19,512	36,2
R.S.S.S.P.R.A. Sélective	2,456	6,218	39,5
R.S.S.S.P.R.A. Provisoire	0,496	1,134	43,7
Subventions totales	13,122	36,378	36,1
1979-1980			
R.S.T.M.R.A.	2,166	7,531	28,8
R.S.S.R.A.	1,097	2,571	42,7
R.S.S.T.M.R.A.	0,370	0,959	38,6
R.S.S.S.P.R.A. Sélective	8,924	22,957	38,9
R.S.S.S.P.R.A. Provisoire	1,470	3,716	39,6
Subventions totales	14,027	37,734	39,6

Note: R.S.T.M.R.A. - Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

R.S.S.R.A. - Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique

R.S.S.T.M.R.A. - Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique

R.S.S.S.P.R.A. - Règlement sur les subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la Région atlantique

Source: Données fournies par la Commission canadienne des transports.

portion du Nouveau-Brunswick a augmenté entre la première année et la deuxième, et diminué quelque peu pendant la troisième. On remarque les mêmes tendances dans le cas de l'assistance régulière. Quant à la part réservée à l'assistance reçue pour les envois à l'intérieur du territoire choisi, elle se situe entre les deux valeurs précédentes et approche plus de la situation du programme sélectif que du niveau atteint au programme régulier.

Le montant de l'assistance a augmenté de 48 % pour la période que nous examinons, et l'assistance aux entreprises du Nouveau-Brunswick s'est accrue de 62,7 %. Typiquement, car cette situation se répète pour l'ensemble du programme, la plus grande partie de l'assistance attribuée aux entreprises du Nouveau-Brunswick se rapporte aux envois intra-régionaux. Ce programme représente 76,7 % de l'assistance totale fournie en 1979-1980, en comparaison de 73,2 % à l'échelle nationale.

7.4 Le programme de subventions à l'intérieur du territoire choisi

C'est cet élément du programme d'ensemble qui a été à l'origine du plus grand nombre de changements de politique par le passé. Jusqu'à 1969, aucune politique de subventions des taux ne s'appliquait au transport par route. Cette année-là, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique fut adoptée et une subvention fut créée pour le transport par route en direction de l'ouest. En 1971, le taux de subvention fut réduit de 20 à 17,5 % et le programme élargi de façon à inclure les déplacements intra-régionaux par camion. En 1975, le taux de subvention fut de nouveau diminué, à 15 % cette fois, et on introduisit une exemption pour les petits chargements. Et c'est à partir du 1er septembre 1978 que le programme interne devint sélectif. On créa une assistance provisoire pour les marchandises jugées non admissibles au programme sélectif.

Bien que des sommes beaucoup plus importantes soient en jeu, les données concernant ce programme interne restent imprécises. Le tableau 7.4 indique les données disponibles pour la province du Nouveau-Brunswick. Ces données correspondent à des subventions accordées à des envois à l'intérieur du territoire choisi, en provenance ou à destination du Nouveau-Brunswick. On ne doit pas les confondre avec les données du tableau 7.3, qui traite des paiements attribués aux entreprises de camionnage établies au Nouveau-Brunswick. De plus, il faut noter que les définitions employées dans le tableau ne sont pas celles qu'on utilise habituellement dans les discussions d'ordre économique. Pour les besoins de la discussion, le terme "réglementé" signifie transporteur public. D'autre part, le terme "non réglementé" comprend non seulement les transporteurs bénéficiant d'une exemption mais aussi les transporteurs sous contrat.

Tableau 7.4

PAIEMENTS DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE POUR 1978:
MOUVEMENTS INTRA-TERRITORIAUX EN PROVENANCE OU À DESTINATION
DU NOUVEAU-BRUNSWICK PAR TYPE DE TRANSPORTEUR ET AU TOTAL
(millions de dollars)

Provenance ou destination	Secteur réglementé		Secteur non réglementé		Total	
	Provenance N.-B.	Destination N.-B.	Provenance N.-B.	Destination N.-B.	Provenance N.-B.	Destination N.-B.
Terre-Neuve	0,000	0,071	0,000	0,006	0,000	0,077
Île-du-Prince-Édouard	0,363	0,091	0,013	0,029	0,376	0,120
Nouvelle-Écosse	0,884	1,437	0,060	0,290	0,944	1,727
Nouveau-Brunswick	3,306	3,306	2,487	2,487	5,793	5,793
Québec	0,134	0,099	0,049	0,280	0,183	0,379
Mouvements totaux Nouveau-Brunswick	4,687	5,004	2,609	3,092	7,296	8,096
Nouveau-Brunswick - Nouveau-Brunswick/ Total Nouveau-Brunswick	70,5 %	66,1 %	95,3 %	80,4 %	79,4 %	71,6 %
Paiements totaux S.T.M.R.A.		12,380		7,907		20,287
Nouveau-Brunswick/ S.T.M.R.A. totales		26,7 %		31,5 %		28,6 %
Québec/S.T.M.R.A. totales		4,6 %		27,6 %		13,5 %

Source: Les données utilisées dans ce tableau proviennent de la Commission canadienne des transports.

Plusieurs remarques s'imposent concernant les données du tableau. D'abord, la plupart des expéditions de marchandises au Nouveau-Brunswick sont effectuées entièrement à l'intérieur de la province. Par exemple, dans le secteur réglementé, de tous les envois en provenance du Nouveau-Brunswick, 70,5 % des subventions sont attribuées à ceux qui sont destinés à d'autres endroits de la province. Dans la partie réservée aux envois à destination du Nouveau-Brunswick, 66,1 % des subventions sont accordés à des marchandises provenant également du Nouveau-Brunswick. La même remarque s'applique quand on considère le secteur non réglementé de l'industrie: du point de vue des données sur les expéditions en provenance du Nouveau-Brunswick, 95,3 % des subventions sont attribués aux envois dans la province; pour les expéditions de marchandises à destination du Nouveau-Brunswick, la valeur équivalente est de 80,4 %.

Quand on examine la portion des programmes totaux accordée au Nouveau-Brunswick pour le secteur réglementé, on remarque que les expéditions à l'intérieur du Nouveau-Brunswick représentent 26,7 % du coût total du programme. En comparaison, les envois Gaspésie à Gaspésie ne retirent que 4,6 % du programme. En ce qui concerne le secteur non réglementé, la portion des paiements totaux accordée aux expéditions Nouveau-Brunswick à Nouveau-Brunswick est encore plus élevée puisqu'elle représente 31,5 %. Dans le cas des envois Gaspésie à Gaspésie, on obtient 27,6 % comme valeur équivalente. Au total, les pourcentages respectifs pour le Nouveau-Brunswick et la Gaspésie sont de 28,6 et 13,5 %.

Dans le secteur non réglementé, les envois Nouveau-Brunswick à Nouveau-Brunswick et Gaspésie à Gaspésie, pris ensemble, représentent 59,1 % du programme. Au total, ces envois constituent 42,1 % du programme. Les données compilées au tableau démontrent qu'il y a peu d'échanges entre les cinq régions en question. En fait, si l'on examine les déplacements intraprovinciaux, on se rend compte qu'ils forment 70,4 % des paiements totaux de subventions au secteur réglementé en 1977. La proportion est encore plus forte en ce qui concerne les subventions au secteur non réglementé, avec 89,8 %. Quand on considère les deux secteurs ensemble, les mouvements intraprovinciaux constituent 78,0 % des paiements de subventions totaux à l'intérieur du territoire choisi. Il est clair qu'on ne réserve qu'une faible portion des programmes de subventions aux échanges interprovinciaux - seulement 22,0 % du total.

Il est maintenant possible d'établir certaines constatations. D'abord, les mouvements réglementés représentent 61,0 % du programme interne total. Une grande partie de ces paiements sont attribués à des envois intraprovinciaux. La proportion des subventions totales au secteur non réglementé accordée à des déplacements intraprovinciaux est encore plus élevée, soit 89,8 %. Les marchandises transportées entre les provinces comprises dans le territoire choisi du programme ne reçoivent qu'une faible proportion des subventions.

7.5 Programmes de subventions au transport vers l'ouest

Comme nous l'avons mentionné auparavant, le programme de subventions au camionnage vers l'ouest a été instauré en 1969. Au début, on fixa le taux d'assistance à 30 %, proportionnellement à la distance - la même proportion accordée aux chemins de fer par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En avril 1974, le taux de subvention fut augmenté à 50 %, proportionnellement à la distance, pour certaines marchandises sélectionnées se déplaçant vers l'ouest à partir des provinces atlantiques. Les taux de subvention indiqués ci-dessus sont des taux nominaux, car l'assistance n'est accordée que pour la partie du trajet qui se trouve à l'est d'une ligne joignant Lévis et Diamond Junction. Les taux réels de subvention sont en général bien plus bas et sont une fonction de la proportion du déplacement total à l'intérieur du territoire choisi et des taux nominaux. Par exemple, dans le cas d'un déplacement pour lequel la moitié de la distance se trouve en territoire choisi et le reste à l'ouest de la ligne de Lévis, le taux réel de subvention s'élève à la moitié du taux nominal - 15 % ou 25 % suivant le programme applicable aux marchandises en question.

Nous étudierons d'abord le programme régulier de subventions au transport vers l'ouest (30 %), puis le programme sélectif. Finalement, nous évaluerons l'ensemble du programme.

Le tableau 7.5.1 montre des données concernant les envois en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Gaspésie, ainsi que les valeurs relatives à l'ensemble du programme régulier. Les données révèlent que 49,7 % des paiements de subventions réguliers totaux vers l'ouest pour 1977 ont été attribués à des envois en provenance de Gaspésie. Une tranche de 16,7 % des paiements a été accordée aux marchandises transportées vers l'ouest en provenance du Nouveau-Brunswick. Ces deux provinces ont absorbé 66,4 % des paiements réguliers totaux vers l'ouest pour l'année en question. Quand on considère les mouvements du point de vue du volume (nombre de tonnes), la Gaspésie est encore plus avantagée, avec 68,6 % du volume total, alors que le Nouveau-Brunswick ne totalise que 15,9 %. Ces deux provinces représentent 84,5 % du volume total transporté relevant de ce programme de subventions. Les distances moyennes ne sont pas disponibles, de sorte qu'il est impossible de considérer ce problème du point de vue des tonnes-milles.

Le tableau 7.5.1 indique aussi les données représentant les subventions par tonne. Toutefois, en l'absence de données de distance, il est difficile d'interpréter ces chiffres. Mais il demeure très clair que les distances sont un facteur d'interprétation très important. Par exemple, dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, le transport des pommes de terre jusqu'à Toronto occupe une grande partie des mouvements totaux. Par contre, les déplacements qui caractérisent la Gaspésie ont

Tableau 7.5.1

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS RÉGULIÈRES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	2 016,50	44 544,80	192 323,60	280 211,60
Revenu facturé (x 1 000 $)	444,40	3 316,40	9 232,00	18 828,00
Subventions (x 1 000 $)	57,20	482,40	1 433,20	2 885,20
Total des frais (x 1 000 $)	501,20	3 798,80	10 665,20	21 713,20
Subventions par tonne ($)	27,13	10,83	7,45	10,30
Subventions/revenu facturé (%)	12,90	14,50	15,50	15,30
Subventions/total des frais (%)	11,40	12,70	13,40	13,30
Tonnes déplacées (%)	0,80	15,90	68,60	100,00
Subventions reçues (%)	2,00	16,70	49,70	100,00

Taux nominal de subventions: 30 % sur la portion de transport à l'est de la ligne Lévis - Diamond Junction.

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

tendance à être beaucoup plus courts, car ils sont en général destinés à d'autres régions du Québec. Du reste, il est préférable de repousser toute discussion à ce sujet jusqu'à une phase plus avancée de ce chapitre.

Parce qu'on ne dispose d'aucun renseignement sur la longueur des trajets, on utilise une valeur de substitution pour le taux réel de subventions. Le ratio subventions sur total des frais semble être la meilleure valeur de remplacement dont on dispose; cette mesure montre que, pour diverses raisons, les taux ne sont pas toujours proportionnels à la distance. Mais elle devrait tout de même constituer une approximation satisfaisante. Elle permet d'estimer qu'en moyenne, le taux effectif de subvention dans le cas des envois provenant de l'Île-du-Prince-Édouard est de 11,4 %. En ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, on obtient 12,7 % et pour la Gaspésie, 13,4 %.

Le tableau 7.5.2 montre les données recueillies pour le programme sélectif de subventions des envois vers l'ouest. On utilise les mêmes régions de provenance que précédemment. Dans ce cas, la distribution des subventions reçues par province d'origine est bien différente: le Nouveau-Brunswick représente 42,4 % du total des subventions et 43,8 % du volume transporté. La Gaspésie est responsable de 17,1 % des subventions et de 32,8 % du volume déplacé. La portion versée à l'Île-du-Prince-Édouard est nettement plus basse, soit de 9,8 % des subventions et 6,3 % du volume. Dans le programme sélectif, ces trois provinces absorbent 69,3 % du total; la valeur équivalente pour le programme régulier était de 68,4 %.

Résultat surprenant, les pourcentages de subventions par tonne du programme sélectif sont plus faibles que dans le cas du programme régulier, malgré la différence qui existe dans le taux de subvention. Nous examinerons ce point plus attentivement quand nous discuterons de groupements de marchandises spécifiques.

Examinons maintenant la valeur de substitution pour le taux réel de subvention. On constate tout de suite que le ratio subventions sur frais totaux est plus élevé que dans le cas des envois réguliers vers l'ouest. Nous obtenons 27,0 % pour l'Île-du-Prince-Édouard, 19,8 % pour le Nouveau-Brunswick, 18,6 % pour la Gaspésie, et 21,9 % en ce qui concerne l'ensemble du programme. Tout ceci est différent du programme régulier, dans lequel le ratio subventions sur frais totaux augmentait quand on passait de l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick puis à la Gaspésie. Dans ce cas-ci, la tendance est inverse, puisque c'est l'Île-du-Prince-Édouard qui a le ratio le plus élevé, suivie du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie. Comme nous l'avons déjà mentionné, ce point sera discuté plus loin.

Finalement, les données des deux sous-programmes ont été rassemblées pour obtenir une impression globale de la distribution des bénéfices du programme visant les envois en

Tableau 7.5.2

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS SÉLECTIVES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	35 504,80	247 234,00	185 486,00	564 684,40
Revenu facturé (x 1 000 $)	994,80	6 459,60	2 824,80	13 439,60
Subventions (x 1 000 $)	368,40	1 595,60	644,80	3 763,60
Total des frais (x 1 000 $)	1 363,20	8 055,20	3 469,60	17 203,60
Subventions par tonne ($)	10,38	6,45	3,48	6,66
Subventions/revenu facturé (%)	37,00	24,70	22,80	28,00
Subventions/total des frais (%)	27,00	19,80	18,60	21,90
Tonnes déplacées (%)	6,30	43,80	32,80	100,00
Subventions reçues (%)	9,80	42,40	17,10	100,00

Taux nominal de subventions: 50 % sur la portion de transport à l'est de la ligne Lévis - Diamond Junction.

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

Tableau 7.5.3

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	37 611,20	91 778,80	377 809,60	844 896,00
Revenu facturé (x 1 000 $)	1 439,20	9 776,00	12 056,80	32 267,60
Subventions (x 1 000 $)	425,60	2 078,00	2 078,00	6 648,80
Total des frais (x 1 000 $)	1 864,40	11 854,00	14 134,80	38 916,80
Subventions par tonne ($)	11,32	7,12	5,50	7,87
Subventions/revenu facturé (%)	29,70	21,30	17,20	20,60
Subventions/total des frais (%)	22,80	17,50	14,70	17,10
Tonnes déplacées (%)	4,50	34,50	44,70	100,00
Subventions reçues (%)	6,40	31,30	31,30	100,00

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

direction de l'ouest. Le tableau 7.5.3 présente les données de la même façon que pour les programmes précédents. Il faut tout de suite remarquer que, bien qu'on trouve un ratio subventions sur total des frais, il ne s'agit plus d'une substitution pour le taux réel de subventions, car il n'y a aucun taux de subventions avec lequel on puisse comparer. Ces données ne sont proposées qu'à titre d'information.

De ce point de vue global, le Nouveau-Brunswick et la Gaspésie reçoivent la même portion des paiements de subventions totaux sur les expéditions vers l'ouest; c'est-à-dire 31,3 %. L'Île-du-Prince-Édouard ne reçoit que 6,4 % de ce total. La Gaspésie bénéficie du volume le mieux subventionné, avec 44,7 % du total. Le Nouveau-Brunswick perçoit une portion de 34,5 % et l'Île-du-Prince-Édouard, de 4,5 %.

Malgré ces pourcentages de volume et de subventions, l'Île-du-Prince-Édouard bénéficie tout de même du ratio subventions sur total des frais le plus élevé, c'est-à-dire 22,8 %. Le Nouveau-Brunswick suit avec 17,5 %, puis la Gaspésie avec 14,7 %. Au total nous observons un ratio de 17,1 %. L'Île-du-Prince-Édouard reçoit également la subvention par tonne la plus élevée avec un montant de 11,32 $. Les valeurs correspondantes sont: pour le Nouveau-Brunswick 7,12 $ et pour la Gaspésie 5,50 $, c'est-à-dire plus basses que la moyenne globale de 7,87 $ par tonne.

On remarque quelques anomalies parmi les données présentées ici, mais qu'on peut tenter de résoudre en considérant la question du point de vue des paiements de subventions accordés aux principaux groupements de marchandises. Nous prenons en considération des groupements de marchandises de préférence à des marchandises particulières parce qu'on dispose d'un plus grand éventail de données. Les seules données disponibles concernant les marchandises les plus importantes expédiées par chaque province sont les mesures de subventions.

7.6 Subventions aux mouvements vers l'ouest de groupements de marchandises sélectionnés

Il s'avère nécessaire maintenant, pour donner une meilleure idée du fonctionnement du programme de subventions des envois en direction de l'ouest, de considérer dans le détail les subventions accordées à des groupements de marchandises sélectionnés. On se fonde sur la proportion de subventions totales payées en fonction des provinces ainsi que sur les données d'après les destinations les plus importantes par province pour sélectionner les groupes. Des trois provinces retenues, nous n'examinerons dans le détail que le cas du Nouveau-Brunswick. Le tableau 7.6 présente également quelques données à propos de groupements de marchandises de la Gaspésie, pour servir de base à une comparaison. Des renseignements

Tableau 7.6

DONNÉES DE SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES PAR GROUPEMENT DE MARCHANDISES D'IMPORTANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET EN GASPÉSIE EN 1977

Groupement de marchandises	Poids (tonnes)	Revenu facturé (x 1 000 $)	Subventions (x 1 000 $)	Total des frais (x 1 000 $)	Subventions/ Tonne ($)	Subventions/ Revenu facturé (%)	Subventions/ Total des frais (%)
Envois réguliers vers l'ouest - Nouveau-Brunswick							
Marchandises diverses	3 517	1 743,2	189,5	1 932,7	53,88	10,9	9,8
Produits alimentaires et connexes	4 933	207,3	41,2	248,5	8,35	19,9	16,6
Déchets et rebuts	6 033	137,4	27,8	165,2	4,61	20,2	16,7
Bois et produits du bois	4 264	125,4	23,4	148,8	5,49	18,7	15,7
Machinerie (non élec.)	2 220	134,1	22,9	157,0	10,32	17,1	14,6
Produits de métal fabr.	2 301	122,7	22,3	145,0	9,69	18,2	15,4
Envois sélectifs vers l'ouest - Nouveau-Brunswick							
Produits alimentaires et connexes	109 948	3 631,1	807,0	4 438,1	7,37	22,2	18,2
Pâtes et papiers	52 684	1 016,0	256,7	1 272,7	19,28	25,3	20,2
Bois et produits du bois	40 607	862,6	203,6	1 066,2	21,24	23,6	19,1
Produits agricoles	25 923	346,7	145,5	491,2	13,34	42,1	29,6
Envois réguliers vers l'ouest - Gaspésie							
Bois et produits du bois	130 260	6 201,9	1 035,6	7 237,5	7,95	16,7	14,3
Produits agricoles	760	537,2	62,8	600,0	82,63	11,7	10,5
Produits de métal primaires	18 434	265,4	50,1	315,5	2,72	18,9	15,9
Envois sélectifs vers l'ouest - Gaspésie							
Pâtes et papiers	50 846	705,5	246,1	951,6	4,84	34,9	25,9
Produits alimentaires et connexes	103 145	875,9	201,7	1 077,6	1,96	23,0	18,7

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

semblables sont donnés à propos de l'Île-du-Prince-Édouard dans le rapport qui traite de cette province.

On a choisi et classé par catégorie les groupements de marchandises d'après les subventions reçues. Malgré le nombre limité de groupes considérés, une large proportion des paiements de subventions est comprise dans cette étude. Par exemple, pour le Nouveau-Brunswick, les six groupements de marchandises représentent 67,8 % des subventions accordées. La proportion de subventions sélectives retenue est encore plus élevée, puisque les quatre groupements de marchandises utilisés absorbent 88,5 % des subventions sélectives attribuées pour les envois en provenance du Nouveau-Brunswick. Il faut se rappeler que d'après les tableaux examinés auparavant, les subventions sélectives représentent plus de 75 % de l'assistance totale attribuée aux envois en provenance du Nouveau-Brunswick. Cette situation est à l'inverse de ce qu'on trouve pour la Gaspésie. Les groupements de marchandises indiqués totalisent 80,1 % des subventions régulières aux envois vers l'ouest, alors que 69,4 % des paiements de subventions sélectives sont compris dans l'étude, même si seulement deux sortes de marchandises sont citées. Pour la Gaspésie, les subventions régulières absorbent plus de 70 % du total versé en fonction de ces provenances.

On constate une grande diversité dans les données recueillies sur les paiements de subventions régulières du Nouveau-Brunswick. Les paiements de subventions par tonne varient de 4,61 $ à 53,88 $. Cette dernière valeur, attribuée aux transports de marchandises diverses, constitue vraiment une donnée extrême, car la plus grande partie des marchandises reçoit beaucoup moins. Pour tous les groupements de marchandises étudiés, les ratios subventions sur total de frais, c'est-à-dire la valeur de substitution pour le véritable taux de subvention, s'échelonnent de 9,8 % à 18,7 %; la plupart des valeurs se situent aux alentours de 14,5 % et 16,5 %.

De même, les paiements de subventions sélectives manifestent une remarquable diversité, bien que la marge soit plus étroite que dans le cas précédent. Les produits alimentaires et connexes bénéficient de la subvention totale la plus haute, bien qu'ils aient la subvention par tonne la plus faible de tous les groupements considérés. Comme on peut s'y attendre d'après la nature des deux groupements de marchandises, l'assistance sélective par tonne est plus élevée que l'assistance régulière par tonne. Les ratios subventions sur total des frais ont aussi tendance à être plus hauts, reflétant ainsi le taux nominal de subvention plus élevé. Le ratio des produits agricoles vient en tête avec une valeur de 29,6 %.

Les paiements de subventions régulières pour Gaspé sont dominés par le groupement des produits du bois qui bénéficie de presque la moitié des paiements totaux d'assistance aux envois de cette provenance. De toute évidence, le volume des expéditions en est la cause, puisque le ratio subventions par

tonne est considérablement plus faible que celui du Nouveau-Brunswick. Les produits agricoles, qui n'ont qu'un paiement total d'assistance très bas, bénéficient d'une subvention par tonne très élevée (82,63 $). Mais le ratio subventions sur total de frais est par contre faible avec 10,5 %.

Finalement, examinons les paiements de subventions sélectives pour la Gaspésie. Les pâtes et papiers absorbent le paiement de subventions le plus important dans ce groupe. La subvention par tonne ne s'élève qu'à 4,84 $, bien que le ratio subventions sur total des frais soit de 25,9 % et se situe juste derrière les produits agricoles du Nouveau-Brunswick parmi les groupements de marchandises énumérés dans le tableau. Les produits alimentaires et connexes sont transportés en larges quantités et volumes, ce qui explique pourquoi ils sont cités. La subvention par tonne ne s'élève qu'à 1,96 $, bien qu'on estime le taux effectif de subvention à 18,7 %.

Les anomalies mentionnées précédemment en ce qui concerne les programmes d'envois vers l'ouest s'expliquent en grande partie par la grande diversité qui règne parmi les groupements de marchandises qui constituent le total des envois en provenance des diverses provinces. La grande proportion de subventions accordée aux marchandises en provenance de Gaspésie est la conséquence du mouvement important d'un nombre limité de marchandises.

7.7 Mouvements de marchandises particulières

Finalement, il nous faut rapidement passer en revue les subventions accordées aux mouvements de marchandises les plus importantes expédiées vers l'ouest. Nous ne prendrons en considération que celles du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie.

Notons tout de suite que seules les données de paiements de subventions pour le programme vers l'ouest sont disponibles en ce qui concerne le mouvement de marchandises spécifiques. Nous avons par conséquent dû limiter notre analyse, mais les données recueillies nous permettent tout de même de faire quelques observations. Le tableau 7.7 montre ces données.

Avant de procéder à la discussion de ces données, il serait utile de revoir rapidement les objectifs du programme global. Les programmes de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique sont en vérité une conséquence de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, instaurée en 1927. L'assistance parallèle au camionnage a été créée dans le premier programme nommé pour remédier à la nature discriminatoire du second. Selon le préambule de ce premier programme, la Loi avait été conçue pour permettre aux fabricants, marchands et négociants des provinces maritimes d'avoir accès à tous les marchés

Tableau 7.7

MARCHANDISES D'IMPORTANCE BÉNÉFICIANT D'UNE SUBVENTION:
PROGRAMMES DE SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ET EN GASPÉSIE EN 1977

Nouveau-Brunswick - Sélectives	6 391,18 $	Produits alimentaires préparés ou soupes, congelés
	37 767,27 $	Légumes congelés
	35 263,89 $	Pommes de terre, autres que patates
	28 609,49 $	Panneaux d'agglomeré de bois
	26 180,34 $	Panneaux de fibre, de carton et de pâte de bois
Nouveau-Brunswick - Régulières	46 461,00 $	Articles ménagers
	4 148,75 $	Produits fabr. divers
	3 118,30 $	Plomb en saumons, plaques, lingots, barres
	2 904,71 $	Rebuts, déchets ou résidus de métal
	2 389,63 $	Conserves de fruits
Québec - Sélectives	51 862,89 $	Panneaux de fibre, de carton et de pâte de bois
	34 506,87 $	Lait de consommation, lait écrémé, ou crème en vrac
	6 605,83 $	Papier
	5 399,34 $	Beurre laitier
	4 703,12 $	Appareils ménagers électriques
Québec - Régulières	114 102,33 $	Billes de bois à pâte
	42 995,52 $	Billes à scier
	36 088,09 $	Copeaux ou sciure
	28 336,44 $	Bois à pâte et autres rognures de bois
	16 368,63 $	Bois brut ou blanchi

Source: Commission canadienne des transports.

canadiens plutôt qu'aux seuls marchés, assez restreints, de ces provinces. Dans cette optique, on peut dire que ce programme tentait de stimuler l'économie de la région atlantique.

De ce point de vue, les produits d'importance compris dans les programmes de subventions sélectives du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie atteignent ce but. Les marchandises subventionnées sont nouvellement produites, et bien qu'on ne puisse pas tirer de conclusions définitives en se fondant sur le peu de renseignements disponibles, il est très probable que les subventions jouent un rôle important dans la pénétration des marchés du centre du Canada. Comme le montant de valeur ajoutée est un critère d'insertion des marchandises dans ce groupe, ce résultat n'est pas surprenant.

En ce qui concerne le programme de subventions régulières de la Gaspésie, les cinq marchandises les plus importantes relèvent du secteur forestier. On peut, bien sûr, soutenir qu'il serait préférable de garder ces mises de fond à l'intérieur de la région pour les employer plus tard, et qu'en subventionnant le mouvement de matières premières vers l'extérieur, on ne poursuit pas vraiment des objectifs de développement; mais il faut aussi se rappeler que le programme de subventions sélectives est une création récente et que les tendances actuelles d'expédition ne font que refléter, entre autres, le premier programme.

Il semble tout de même difficile de justifier le mouvement vers l'ouest de marchandises d'importance en provenance du Nouveau-Brunswick dans le cadre du programme régulier. Là, les marchandises les plus importantes sont les articles ménagers d'occasion. Bien qu'aucun chiffre ne soit disponible, on peut affirmer, avec assez de certitude, qu'une portion significative de ces mouvements touchent la relocalisation du personnel militaire.

Si tel est le cas, le gouvernement fédéral se contente de donner d'une main pour reprendre de l'autre. Il faudrait s'efforcer de déterminer l'ampleur de ces faits. De toute façon, il est très difficile d'établir la relation entre le transport de ces marchandises et les efforts de stimulation économique, par conséquent nous suggérons que cette marchandise soit rayée de la liste de celles qui sont admissibles aux subventions.

Il serait maintenant intéressant de passer en revue la question des petits envois du point de vue intra-territorial, comme dans l'optique des expéditions vers l'ouest. Malheureusement le manque de données nous interdit cette étude. Remarquons qu'en 1975 une exemption pour envois réduits a été créée dans le cadre des programmes intra-territoriaux. Les envois dont le coût de transport à l'expéditeur s'élevait à moins de 10,00 $ n'étaient pas jugés admissibles aux subventions. Étant donné l'escalade des coûts de transport

depuis ce temps, de nombreux envois qui auraient été exclus en 1975 seraient admissibles aux subventions en 1981. On suggère par conséquent de revoir l'exemption pour envois réduits dans le cadre du programme intra-territorial et de considérer la possibilité de faire de même avec le programme visant les expéditions vers l'ouest. Un revenu facturé de 25,00 $ constituerait probablement une limite minimale raisonnable pour l'exemption. Mais on suggère également, pour éviter de répéter l'expérience précédente, d'indexer les tailles d'envois minimaux, au moyen d'un index des frais de transport établi par le FPCART, (Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation) de façon que la limite la plus basse soit réellement maintenue à l'avenir.

7.8 Résumé et conclusions

Le montant des subventions accordées dans le cadre des divers programmes d'assistance au camionnage disponibles s'élève à des sommes considérables et n'a pas cessé d'augmenter avec les années. Étant donné les augmentations probables des coûts du camionnage à l'avenir, les subventions vont également s'accroître fortement. Par conséquent, il existe un réel besoin d'effectuer des études détaillées des programmes pour déterminer leur efficacité, l'objectif principal étant d'obtenir le maximum de bénéfices des dollars dépensés. Il faudrait faire ces études de façon très détaillée, en se concentrant sur des marchandises et des marché particuliers.

Les programmes de subventions sont importants pour l'industrie du Nouveau-Brunswick puisqu'ils permettent à deux des trois classes examinées en 1977 de réaliser des bénéfices. Tout changement dans les programmes doit tenir compte de l'impact probable sur cette industrie.

Les programmes de subventions sélectives à l'intérieur du territoire choisi absorbent la plus grande partie des subventions. Les données recueillies à propos de ces programmes révèlent le peu d'échanges interprovinciaux qui existe entre les cinq provinces de l'est. Les paiements de subventions, qui reflètent le revenu facturé et le flux de volume, révèlent que la plus grande partie des activités est de nature intraprovinciale. La plupart des paiements de ce programme sont attribués à des transporteurs réglementés, appelés transporteurs publics selon une autre terminologie.

Les données des programmes visant les expéditions vers l'ouest révèlent que la Gaspésie et le Nouveau-Brunswick ont reçu en 1977 le même montant de subventions, et que le total de l'une et de l'autre représente 62,6 % des paiements totaux. On soupçonne également d'après les renseignements disponibles que le taux réel des subventions vers l'ouest se situe substantiellement en dessous des taux nominaux. Quand on considère des groupements de marchandises particulières, on s'aperçoit qu'il

règne une grande diversité parmi ces groupes, encore plus qu'entre les provinces d'origine. Ceci explique les anomalies qui semblaient exister du point de vue de l'ensemble.

La dernière section de ce rapport est consacrée aux déplacements de marchandises particulières, soit les cinq marchandises les plus importantes pour chacune des cinq juridictions. À l'examen des données, on constate que le programme sélectif correspond bien aux objectifs du programme global et les quelques difficultés soulevées en Gaspésie par le programme régulier pourraient être facilement résolues. Toutefois, l'utilité de considérer les meubles d'occasion comme marchandise admissible à l'assistance régulière vers l'ouest en provenance du Nouveau-Brunswick (et aussi des autres régions) est tout à fait discutable; on pourrait sans doute envisager une exclusion de la liste des marchandises admissibles.

Le problème soulevé par les expéditions réduites a également été discuté dans cette section. On recommande d'augmenter l'exemption actuelle immédiatement à 25,00 $ et d'indexer cette somme de façon qu'elle demeure constante. On recommande également de créer une exemption pour les expéditions réduites dans les programmes visant les expéditions vers l'ouest.

On ne dispose d'aucune autre donnée permettant une analyse de l'impact d'autres changements sur les programmes de subventions. Bien que des changements soient nécessaires à cause des coûts toujours plus élevés des programmes, aucune modification ne devrait être décidée sans procéder au préalable à une évaluation de son impact.

APPENDICE A

PRINCIPAUX CODES UTILISÉS, ÉTABLIS D'APRÈS LA CLASSIFICATION TYPE DES PRODUITS

Voici la liste des codes de marchandises utilisés pour l'enquête origine-destination de 1979. Ces codes sont classés dans l'ordre d'après les deux premiers chiffres du code CTP qui apparaît dans le volume I de la classification type des produits.

Code	Désignation	Code de division CTP	Appellation CTP
0		00	Animaux vivants
01	Viande	01	Viandes et préparation à base de viandes
03	Poisson	03	Poisson
04	Autres produits marins	04	Autres produits marins
05	Produits laitiers	05	Produits laitiers, oeufs et miel
06	Grains	06	Grains de céréale
07	Aliments	07	Fruits
		08	Noix
		09	Légumes
		10	Sucre
		11	Cacao, café, thé
		12	Margarine
		14	Autres aliments
15	Aliments pour animaux	15	Fourrage et aliments pour animaux
17	Boissons	17	Boissons
18	Tabacs	18	Tabacs
20	Produits d'origine animale	20	Produits bruts d'origine animale, non comestibles
21	Produits d'origine végétale	21	Produits bruts d'origine végétale

23	Bois brut	23	Matières de bois brut
24	Textiles	24	Textile et fibres connexes
25	Métaux	25	Minerais de métaux
26	Houille brute	26	Houille, pétrole brut
27	Minéraux bruts non métalliques	27	Minéraux bruts non métalliques
29	Rebuts	29	Autres déchets et rebuts
30	Fourrures, cuir	30	Cuir
		31	Fourrures, apprêtées
		32	Demi-produits en plastique et en caoutchouc
33	Produits du bois	33	Demi-produits en bois
34	Pâte	34	Pâte
35	Papier	35	Papier et carton
36	Produits en textiles	36-38	Demi-produits en textiles
		39	Huiles, corps gras, cires, etc.
40	Produits chimiques	40-42	Produits chimiques et connexes
45	Produits pétroliers	43	Produits du pétrole et de la houille
44	Produits métalliques	44	Fer, acier et alliages
		45	Métaux non ferreux
		46	Demi-produits de base en métal
		47	Produits minéraux non métalliques de base
		49	Demi-produits divers

50	Machines et produits finis	50-96	Toute la section 5, produits finals non comestibles
999	Non identifiés		

APPENDICE B

APPENDICES A, B ET C DE LA PARTIE IV: ARTICLE 231 DE LA LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR DU NOUVEAU-BRUNSWICK

N.d.t.: Les pages suivantes constituent une traduction non officielle du Règlement.

LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR (1955)

INFRACTIONS

31A (1) Commet une infraction toute personne qui utilise un véhicule ou une combinaison de véhicules

a) dont le poids sur un essieu ou un groupe d'essieux dépasse le poids prescrit à l'article 30;

b) d'un type décrit à l'appendice C dont le poids dépasse les limites de poids brut prescrites pour ce véhicule; et

c) dont le poids brut dépasse celui pour lequel il a été enregistré en vertu de l'article 31.

(2) Nonobstant ce qui est contenu dans ce règlement, nul ne peut utiliser un véhicule ou combinaison de véhicules sur une route autre que les routes énumérées à l'appendice D si son poids brut dépasse 38 500 kg.

79-146; 79-207

LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR (1955)

TOLÉRANCES

31B Les seules tolérances sont celles qui sont permises par écrit par le ministre des Transports.

APPENDICE A

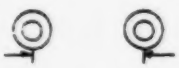
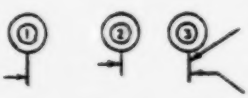
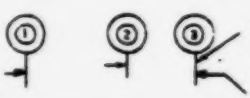
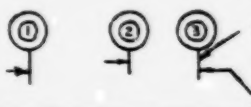
POIDS MAXIMAL PERMIS SUR ESSIEU SIMPLE AVANT, SELON LA TAILLE DES PNEUS

TAILLE DES PNEUS AVANT (LARGEUR NOMINALE EN MILLIMÈTRES)	CHARGE PERMISE SUR L'ESSIEU AVANT (EN KILOGRAMMES)
209 à 228	4 500
229 à 241	4 900
242 à 253	5 200
254 à 266	5 600
267 à 279	5 900
280 à 291	6 000
292 à 304	6 350
305 à 316	6 500
317 à 329	6 800
330 à 342	7 000
343 à 355	7 500
356 à 367	7 700
368 à 380	8 000
381 à 393	8 200
394 à 405	8 400
406 à 418	8 600
419 à 431	8 850
432 et plus	9 000

LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR (1955)

APPENDICE B

POIDS MAXIMUM PERMIS SUR ESSIEUX EN TANDEM OU TRIPLE SELON L'ÉCARTEMENT DES ESSIEUX

GROUPE D'ESSIEUX	Poids tandem maximal permis pour un camion simple ou un tracteur routier	Poids tandem ou poids triple maximaux permis pour une remorque ou une semi-remorque
1,20 m minimum mais moins que 1,35 m	16 000 kg	16 000 kg
1,35 m minimum mais moins que 1,50 m	16 500 kg	16 500 kg
1,50 m minimum mais moins que 1,80 m	17 000 kg	17 000 kg
 1,80 m minimum	17 000 kg	18 000 kg
(2 à 3) 1,20 m minimum (1 à 3) 2,40 m minimum	NON AUTORISÉ	20 500 kg
 (2 à 3) 1,20 m minimum (1 à 3) 3,65 m minimum	NON AUTORISÉ	22 500 kg
 (2 à 3) 1,20 m minimum (1 à 3) 4,25 m minimum	NON AUTORISÉ	25 000 kg
 (2 à 3) 1,80 m minimum (1 à 3) 4,80 m minimum	NON AUTORISÉ	27 000 kg

"Minimum" se rapporte à l'écartement entre essieux.

LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR (1955)

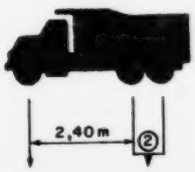
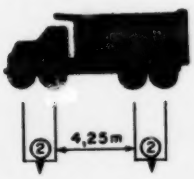
APPENDICE C

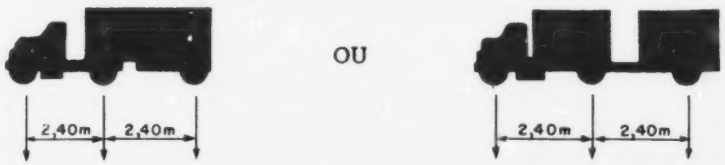
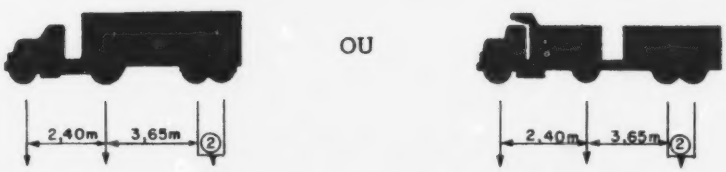
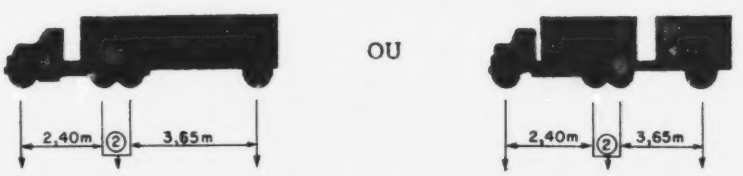
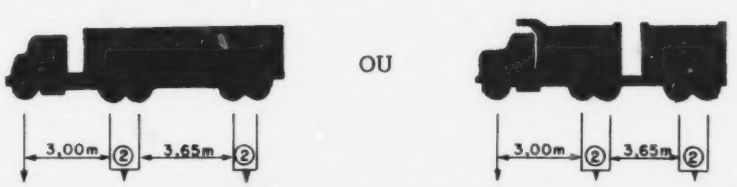
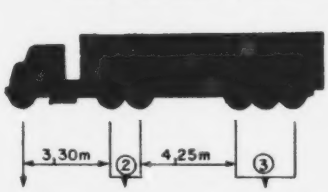
POIDS BRUT MAXIMAL PERMIS ET ÉCARTEMENTS MINIMAUX PERMIS ENTRE ESSIEUX

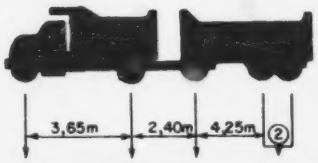
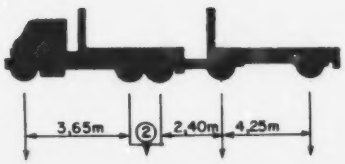
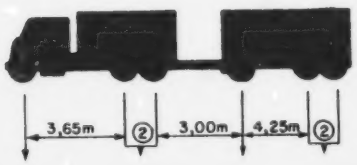
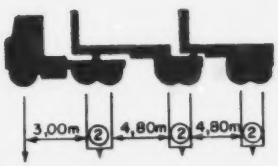
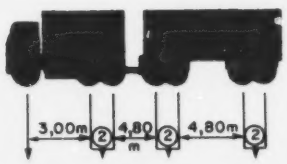
. LES CHARGES ILLUSTRÉES SONT DES POIDS BRUTS MAXIMAUX EXPRIMÉS EN KILOGRAMMES, LE POIDS SUR L'ESSIEU SIMPLE AVANT ÉTANT DE 4 500 kg

. IL EST POSSIBLE D'AUGMENTER OU DE DIMINUER LE POIDS BRUT MAXIMAL PERMIS INDIQUÉ, LE POIDS SUR L'ESSIEU AVANT ÉTANT SUPÉRIEUR OU INFÉRIEUR À 4 500 kg

. TOUTES LES DIMENSIONS SONT DES MINIMUMS PERMIS EXPRIMÉS EN MÈTRES
② S'APPLIQUE À UN POIDS TANDEM, SELON L'APPENDICE B
③ S'APPLIQUE À UN POIDS TRIPLE, SELON L'APPENDICE B

Configuration et écartements minimaux entre essieux	Limites de poids brut
CAMION À 2 ESSIEUX	13 500
CAMION À 3 ESSIEUX 	20 500 à 21 500
CAMION À DOUBLE TANDEM 	32 000 à 34 000

Configuration et écartements minimaux entre essieux	Limites de poids brut
ENSEMBLE 2-S1 	22 500
ENSEMBLE 2-S2 	29 500 à 31 500
ENSEMBLE 3-S1 	29 500 à 30 500
ENSEMBLE 3-S2 	36 500 à 39 500
ENSEMBLE 3-S3 	41 000 à 48 500
ENSEMBLE 2-S1-S1 OU ENSEMBLE 2-F2 	31 500

Configuration et écartements minimaux entre essieux	Limites de poids brut
ENSEMBLE 2-F3 	38 500 à 40 500
ENSEMBLE 3-F2 	38 500 à 39 500
ENSEMBLE 3-F3 	44 500 à 48 500
ENSEMBLE 3-S2-S2 OU ENSEMBLE 3-F4  	52 500 à 56 500

SX - S'applique à une semi-remorque avec X essieux
FX - S'applique à une remorque complète avec X essieux
X - S'applique à un camion ou à un tracteur routier avec X essieux

En ce qui concerne les configurations non illustrées dans cet appendice, il faut faire une demande par écrit au ministère des Transports pour les faire approuver relativement à la sécurité, au poids permis et aux facteurs techniques.

LOI SUR LES VÉHICULES À MOTEUR (1955)

POIDS BRUTS MAXIMAUX

(Partie IV - article 231)

30 (1) Dans les articles 30, 31, 31A et 31B

a) "configuration des essieux" s'applique à la façon dont sont répartis les essieux (y compris les essieux tandem et/ou triples) d'un véhicule ou d'une combinaison de véhicules;

b) "cote de poids brut de l'essieu" s'applique à la valeur prescrite par le fabricant du véhicule en tant que capacité de charge maximale d'un essieu mesurée à la surface de contact pneu-sol;

c) "cote de poids brut du véhicule" s'applique à la valeur prescrite par le fabricant du véhicule en tant que capacité de charge brute maximale d'un véhicule;

d) "écartement des essieux" désigne la distance longitudinale entre les axes de deux essieux;

e) "essieu" désigne un ensemble de deux roues ou plus dont les axes sont dans un même plan vertical transversal;

f) "essieu auto-directeur" désigne un essieu simple ou un essieu en tandem que l'on peut orienter dans des axes verticaux ou presque verticaux mais qui ne sert pas à diriger le véhicule dans le sens longitudinal;

g) "essieu directeur" désigne un essieu simple ou un essieu en tandem dont les roues peuvent être orientées dans des axes verticaux ou presque verticaux de façon à diriger le mouvement longitudinal du véhicule auquel est fixé l'essieu;

h) "essieu en tandem" désigne un groupe d'essieux contenant deux essieux consécutifs dont les axes ne sont pas éloignés de plus de 1,20 m et qui sont:

(i) fixés au véhicule de façon que la charge sur le groupe d'essieux soit également répartie sur les deux essieux;

(ii) munis de pneus de taille égale et adéquate;

(iii) munis de freins sur chacun des essieux;

i) "essieu moteur" désigne un essieu capable de transmettre une force propulsive à une surface routière;

j) "essieu triple" désigne un groupe de trois essieux consécutifs dont les axes extérieurs ne sont pas distants de plus de 2,40 m et sont:

(i) fixés au véhicule de façon que la charge soit également répartie entre les trois essieux;

(ii) munis de pneus de taille égale et adéquate;

(iii) munis de freins sur chacun des essieux;

k) "groupe d'essieux" désigne un ensemble de deux essieux consécutifs ou plus ne comprenant pas d'essieu simple directeur et faisant partie d'un ensemble aux fins de calcul de leur charge combinée;

l) "permis spécial" s'applique à tout endossement spécial relatif au poids sur un permis ordinaire ou temporaire délivré en vertu de la Loi;

m) "poids de groupe d'essieux" désigne le poids total transmis à la route par les roues d'un groupe d'essieux;

n) "poids de roue" désigne le poids transmis à la route par la (les) roue(s) de l'un des côtés d'un essieu;

o) "poids par essieu" désigne le poids total transmis à la route par toutes les roues d'un essieu;

p) "poids tandem" désigne la somme des poids des deux essieux du tandem;

q) "poids triple" désigne la somme des poids des trois essieux d'un essieu triple;

r) "produit forestier brut" désigne les arbres n'ayant pas été assujettis à un processus quelconque, sauf à la coupe à la souche, à l'ébranchage, à l'écorçage et (ou) à la coupe en sections par rapport à leur longueur originale;

s) "véhicule articulé" désigne un véhicule ou une combinaison de véhicules contenant un ou plusieurs points de jonction ou d'articulation.

POIDS MAXIMAUX

(2) Le poids maximal sur l'essieu avant d'un véhicule ne doit pas dépasser la charge permise sur l'essieu avant conformément à l'appendice A, en fonction de la largeur des pneus de l'essieu avant prescrite par le fabricant.

(3) Le poids maximal sur un essieu autre qu'un essieu avant ne doit pas dépasser la somme des poids calculés en multipliant 10,7 kg/mm par la largeur des pneus prescrite par le fabricant pour chacun des pneus montés sur les roues de l'essieu en question.

(4) Compte tenu du paragraphe (2) et nonobstant le paragraphe (3), le poids maximal permis:

a) est de 9 000 kg par essieu;

b) est le poids tandem ou le poids triple prescrit pour les essieux en tandem ou les essieux triples dont l'écartement entre essieux est conforme à l'appendice B;

c) est un poids de groupe d'essieux maximal de 9 000 kg pour un groupe de deux essieux consécutifs ne constituant pas un essieu en tandem et dont les axes ne sont pas distants de plus de 1,80 m;

d) est un poids de groupe d'essieux maximal de 9 000 kg pour un groupe de trois essieux consécutifs d'un même véhicule, n'incluant pas d'essieu directeur, et ne constituant pas un essieu triple selon les définitions des présentes et enfin dont les axes entre deux essieux quelconques ne sont pas distants de plus de 4,80 m;

e) est un poids tandem maximal de 17 000 kg pour un essieu en tandem ne faisant pas partie d'une remorque ou d'une semi-remorque et n'incluant pas d'essieu directeur ou d'essieu auto-directeur;

f) est un poids maximal ne dépassant pas la cote de poids brut de l'essieu pour l'essieu moteur d'un véhicule fabriqué après le 31 décembre 1978;

g) est, compte tenu du paragraphe (6), un poids par essieu maximal de 4 500 kg pour l'essieu directeur d'un véhicule fabriqué avant le 1er janvier 1979.

(5) En ce qui concerne l'essieu directeur d'un véhicule fabriqué avant le 1er janvier 1979, le Registraire peut émettre un certificat prescrivant un poids par essieu maximal supérieur à celui de l'alinéa (4)g) advenant que le propriétaire du véhicule en fasse la demande au Registraire et lui fournisse le certificat du fabricant concernant la cote de poids brut de l'essieu et toutes les informations nécessaires au calcul du poids par essieu.

(6) Si le Registraire émet un certificat en vertu du paragraphe (5), le poids maximal permis pour l'essieu en question sera le poids figurant au certificat du Registraire.

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

CAS N° 3

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Évaluation des aspects économiques et de la réglementation

Préparé par:

A.M. Stevens
J.R. Brander
J.D. Innes
F.R. Wilson
Université du Nouveau-Brunswick
30 avril 1981

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	SCHÉMA ÉCONOMIQUE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	3 - 1
	1.1 Population et population active	3 - 1
	1.2 Revenus personnels, valeur ajoutée et investissements	3 - 4
	1.3 La production dans certains secteurs	3 - 8
	1.4 Résumé et conclusions	3 - 11
Chapitre 2	EXAMEN DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	3 - 15
	2.1 Introduction	3 - 15
	2.2 Enquête d'origine et de destination du camionnage	3 - 15
	2.3 Croissance du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 30
	2.4 Le camionnage et l'industrie de la pomme de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 34
Chapitre 3	LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE	3 - 43
	3.1 Introduction	3 - 43
	3.2 Définition de l'industrie	3 - 44
	3.3 Recettes et frais d'exploitation	3 - 44
	3.4 Les transporteurs routiers: l'entreprise moyenne	3 - 52
	3.5 Degré de concentration dans l'industrie	3 - 58
	3.6 Rôle du propriétaire-exploitant	3 - 60
	3.7 Structure de la propriété	3 - 60
	3.8 Résumé et conclusions	3 - 61
Chapitre 4	RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE DANS L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD: DESCRIPTION	3 - 65
	4.1 Introduction	3 - 65
	4.2 Immatriculation des véhicules	3 - 65
	4.3 Réglementation relative au poids des véhicules dans l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 66
	4.4 Restrictions de poids au printemps	3 - 70
	4.5 Sécurité	3 - 71

Chapitre 5	RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE	3 - 75
	5.1 Législation pertinente: Motor Carrier Act et Règlement	3 - 76
	5.2 Application de la Loi dans les faits	3 - 79
	5.3 Résumé et conclusions	3 - 82
Chapitre 6	EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE	3 - 85
	6.1 Certaines mesures approximatives de productivité	3 - 85
	6.2 Efficacité de l'industrie sur le plan financier	3 - 91
	6.3 Résumé et conclusions	3 - 98
Chapitre 7	OBSERVATIONS SUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE	3 - 99
	7.1 Introduction	3 - 99
	7.2 Importance des subventions versées à l'industrie du camionnage	3 - 100
	7.3 Étude chronologique des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique	3 - 102
	7.4 Programme de subventions au transport des marchandises à l'intérieur du territoire choisi	3 - 102
	7.5 Programme de subventions au trafic en direction de l'ouest	3 - 106
	7.6 Subventions au trafic en direction de l'ouest de groupes de marchandises choisis	3 - 112
	7.7 Mouvements de marchandises particulières	3 - 115
	7.8 Résumé et conclusions	3 - 117
APPENDICES		
A	Principaux codes utilisés, établis d'après la classification type des produits	3 - 123
B	Roads Act de 1965 - Modifications apportées au règlement	3 - 127

TABLEAUX

1.1	Population de l'Île-du-Prince-Édouard et du Canada	3 - 1
1.2	Statistiques sur la population active	3 - 3
1.3	Nombre de travailleurs et activités économiques	3 - 4
1.4	Revenu personnel par habitant à l'Île-du-Prince-Édouard, en Ontario et au Canada	3 - 5
1.5	Valeur ajoutée recensée dans les industries productrices de biens et analyse en pourcentage pour l'Île-du-Prince-Édouard, 1972-1978	3 - 6
1.6	Investissements publics et privés par type et par industrie	3 - 7
1.7	Caisse-recettes des exploitations agricoles	3 - 9
1.8	Quantités et valeurs débarquées des produits de la pêche	3 - 10
1.9	Valeur ajoutée de l'activité manufacturière par groupe principal et par industrie, Î.-P.-É., 1973 et 1977	3 - 12
2.2.1	Marchandises transportées par camion dans l'Île-du-Prince-Édouard en 1976	3 - 20
2.2.2	Comparaison des enquêtes de 1976 et de 1979: trafic annuel des camions	3 - 21
2.2.3	Analyse du flux interprovincial et intra-provincial des marchandises	3 - 27
2.2.4	Expéditions par camion à l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 28
2.2.5	Trafic interprovincial de l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 29
2.3.1	Nombre de camions immatriculés à l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 31
2.3.2	Ventilation des immatriculations de camions selon leur taille en 1981	3 - 32
2.3.3	Comparaison statistique nette des ventes de carburant diesel	3 - 34

2.4.1	Ventilation des expéditions de pommes de terre hors province selon la destination	3 - 35
2.4.2	Répartition modale des expéditions vers les marchés du centre du Canada	3 - 37
2.4.3	Patron d'emplacement des entrepôts de pommes de terre	3 - 38
2.4.4	Mouvements intraprovinciaux et inter-provinciaux de légumes	3 - 39
2.4.5	Transport annuel par camion, intraprovincial et interprovincial, du produit 091 (légumes, frais et réfrigérés) par type de transporteur	3 - 40
2.4.6	Transport annuel par camion, intraprovincial et interprovincial, du produit 091 (légumes, frais et réfrigérés) par type de véhicule	3 - 41
3.3.1	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975	3 - 46
3.3.2	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1975	3 - 47
3.3.3	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978	3 - 49
3.3.4	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1978	3 - 51
3.4.1	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1975	3 - 55
3.4.2	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1978	3 - 57
3.4.3	Répartition des recettes totales de transport parmi divers groupes au Canada et à l'Île-du-Prince-Édouard de 1977 à 1978	3 - 59
4.2.1	Frais annuels d'immatriculation de véhicules commerciaux	3 - 66

4.3.1	Itinéraires de l'Île-du-Prince-Édouard que peuvent emprunter les camions dont le poids brut en charge est supérieur à 80 000 lb	3 - 68
4.3.2	Nombre et pourcentage de types de camions dont le chauffeur a fait l'objet d'une entrevue à chaque poste	3 - 69
4.3.3	Recoupement des types de camions selon le nombre d'essieux du véhicule	3 - 70
5.2.1	Émission de permis en vertu du Motor Carrier Act de l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 80
5.2.2	Permis accordés pour la première fois, selon la catégorie et selon que le détenteur est résident ou non	3 - 82
6.1	Entreprises de camionnage: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et certaines provinces - 1975	3 - 86
6.2	Entreprises de camionnage: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et certaines provinces - 1978	3 - 89
6.3	Indices financiers sélectionnés dans différents secteurs de l'économie canadienne en 1978	3 - 92
6.4	Indices financiers sélectionnés: camionnage pour compte d'autrui pour les juridictions énumérées en 1975 et 1978	3 - 93
6.5	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1975, données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	3 - 95
6.6	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1978, données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	3 - 97
7.2	Importance des subventions aux entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978	3 - 101
7.3	Subventions au transport routier des marchandises dans la région atlantique par région de domicile: Île-du-Prince-Édouard et Canada, de 1977-1978 à 1979-1980	3 - 103

2.4.1	Ventilation des expéditions de pommes de terre hors province selon la destination	3 - 35
2.4.2	Répartition modale des expéditions vers les marchés du centre du Canada	3 - 37
2.4.3	Patron d'emplacement des entrepôts de pommes de terre	3 - 38
2.4.4	Mouvements intraprovinciaux et inter-provinciaux de légumes	3 - 39
2.4.5	Transport annuel par camion, intraprovincial et interprovincial, du produit 091 (légumes, frais et réfrigérés) par type de transporteur	3 - 40
2.4.6	Transport annuel par camion, intraprovincial et interprovincial, du produit 091 (légumes, frais et réfrigérés) par type de véhicule	3 - 41
3.3.1	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975	3 - 46
3.3.2	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1975	3 - 47
3.3.3	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978	3 - 49
3.3.4	Entreprises de camionnage: recettes et frais d'exploitation par catégorie au Canada en 1978	3 - 51
3.4.1	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1975	3 - 55
3.4.2	Entreprises de camionnage: moyennes diverses pour le Canada et certaines provinces en 1978	3 - 57
3.4.3	Répartition des recettes totales de transport parmi divers groupes au Canada et à l'Île-du-Prince-Édouard de 1977 à 1978	3 - 59
4.2.1	Frais annuels d'immatriculation de véhicules commerciaux	3 - 66

4.3.1	Itinéraires de l'Île-du-Prince-Édouard que peuvent emprunter les camions dont le poids brut en charge est supérieur à 80 000 lb	3 - 68
4.3.2	Nombre et pourcentage de types de camions dont le chauffeur a fait l'objet d'une entrevue à chaque poste	3 - 69
4.3.3	Recoupement des types de camions selon le nombre d'essieux du véhicule	3 - 70
5.2.1	Émission de permis en vertu du Motor Carrier Act de l'Île-du-Prince-Édouard	3 - 80
5.2.2	Permis accordés pour la première fois, selon la catégorie et selon que le détenteur est résident ou non	3 - 82
6.1	Entreprises de camionnage: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et certaines provinces - 1975	3 - 86
6.2	Entreprises de camionnage: mesures de productivité sélectionnées pour le Canada et certaines provinces - 1978	3 - 89
6.3	Indices financiers sélectionnés dans différents secteurs de l'économie canadienne en 1978	3 - 92
6.4	Indices financiers sélectionnés: camionnage pour compte d'autrui pour les juridictions énumérées en 1975 et 1978	3 - 93
6.5	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1975, données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	3 - 95
6.6	Mesures du bénéfice avant impôts et après impôts: transport routier en 1978, données pour le Canada et diverses provinces, par catégorie	3 - 97
7.2	Importance des subventions aux entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978	3 - 101
7.3	Subventions au transport routier des marchandises dans la région atlantique par région de domicile: Île-du-Prince-Édouard et Canada, de 1977-1978 à 1979-1980	3 - 103

7.4	Subventions versées au transport des marchandises dans la région atlantique pour 1977: mouvements intra-territoriaux en provenance ou à destination de l'Île-du-Prince-Édouard par type de transporteur et au total	3 - 105
7.5.1	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions régulières vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	3 - 107
7.5.2	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions sélectives vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	3 - 109
7.5.3	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique: subventions régulières et sélectives vers l'ouest pour certaines provinces et assistance totale en 1977	3 - 111
7.6	Données sur les subventions régulières et sélectives au trafic vers l'ouest par groupements de marchandises les plus importants, Île-du-Prince-Édouard et autres régions - 1977	3 - 113
7.7	Groupes de marchandises les plus importants recevant des subventions: programmes de subventions régulières et sélectives au trafic en direction de l'ouest - Île-du-Prince-Édouard, 1977	3 - 116

FIGURES

2.2.1 A	Provinces de l'atlantique: enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976	3 - 16
2.2.1 B	Enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976: liste des données	3 - 17
2.2.2 A	Ministère de la Voirie de l'Île-du-Prince-Édouard: étude sur l'origine et la destination de 1979	3 - 22
2.2.2 B	Étude sur l'origine et la destination de 1979: liste des données	3 - 24

2.3.2 Carburant diesel consommé pour le transport routier 3 - 33

4.4.1 Périodes de limites de charge dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard 3 - 72

Chapitre 1

SCHÉMA ÉCONOMIQUE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Le présent chapitre esquisse le schéma économique de l'Île-du-Prince-Édouard pour la période d'étude allant de 1975 à 1978. Cet aperçu vise à présenter des données sur l'état de l'économie de cette province et à faire ressortir l'importance relative des divers secteurs.

1.1 Population et population active

Le tableau 1.1, ci-dessous, présente les populations estimées du Canada et de l'Île-du-Prince-Édouard pour certaines années. Au cours de la période visée et jusqu'en 1976, la population provinciale a représenté une proportion décroissante de la population canadienne. Le rapport semble s'être stabilisé en 1978, alors que la population de la province représentait la même fraction de la population canadienne qu'en 1971. L'accroissement de la dernière année est si minime qu'il est impossible de déterminer s'il a réellement eu lieu ou s'il ne résulte que d'une erreur d'estimation entre deux recensements.

Tableau 1.1

POPULATION DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET DU CANADA
(en milliers d'habitants)

Année	Î.-P.-É.	Variation (%)	Canada	Variation (%)	Rapport Î.-P.-É./Can. (%)
1961	104,6	-	18 238	-	0,57
1966	108,5	3,7	20 141	9,7	0,54
1971	111,6	2,9	21 568	7,1	0,52
1976	118,2	5,9	22 993	6,6	0,51
1978	122,0	3,2	23 483	2,2	0,52

Source: Statistique Canada, 91-201.

Comme les autres régions de l'Atlantique, l'Île-du-Prince-Édouard a connu un taux élevé d'émigration durant les années 1950 et 1960. Contrairement à ce qui s'est passé

ailleurs, cette émigration nette ne semble pas avoir influé négativement sur la répartition par âge de la population de l'Île-du-Prince-Édouard. Dans le cas de cette province, environ 33 % de la population était âgée de moins de 17 ans en 1978. À l'échelle du Canada, le pourcentage correspondant était de 50,3 %. De plus, seulement 11,2 % de la population de l'Île-du-Prince-Édouard était âgée de 65 ans ou plus, contre 14,9 % pour l'ensemble de la population canadienne. Enfin, 56 % de la population de l'Île-du-Prince-Édouard faisait partie du groupe d'âge de 17 à 64 ans, tandis que le pourcentage correspondant au niveau de l'ensemble du Canada était de 34,8 %. Conséquemment, le rapport de dépendance n'était que de 56 % pour l'Île-du-Prince-Édouard, tandis qu'il était de 65,2 % pour le Canada.

Les données relatives à la population active de la province de l'Île-du-Prince-Édouard pour la période allant de 1970 à 1979 figurent au tableau 1.2. Au cours de cette période, le taux d'activité a augmenté de 7,8 points de pourcentage, passant de 51,5 % à 59,3 %. La population active a donc augmenté plus rapidement que la population active virtuelle. Durant la période, la population active a augmenté de 43,2 %, tandis que la population active virtuelle a augmenté de 23,6 %. Le nombre de personnes occupées s'est accru de 30,6 %, soit à un taux considérablement inférieur à celui de l'augmentation de la population active virtuelle. Il y a donc eu une augmentation importante du taux de chômage, qui est passé de 5,4 % en 1970 à 11,3 % en 1979. On peut en conclure que l'industrie du camionnage établie dans l'Île-du-Prince-Édouard ne devrait pas avoir de problème de main-d'oeuvre à court terme.

Le tableau 1.3 contient des données relatives à l'emploi selon la branche d'activité économique pour la période allant de 1970 à 1979. Les données sont moins complètes que dans le cas d'autres provinces, en raison, sans doute, de la taille de la population active. Au cours de la période visée par l'étude, l'emploi dans le secteur agricole a été à peu près constant, tandis que dans les secteurs non agricoles, il augmentait de 7,9 %. Au cours de cette même période, l'emploi dans les divers secteurs de l'économie a peu varié, ce qui laisse croire que l'économie dans son ensemble a connu peu de changements structuraux. Dans les secteurs de services, la proportion de l'emploi dans l'Île-du-Prince-Édouard est quelque peu supérieure à celle de l'ensemble du pays, alors que l'inverse est observé dans les secteurs de production de biens.

Tableau 1.2

STATISTIQUES SUR LA POPULATION ACTIVE

Année	Population de 15 ans et plus (en milliers)	Population active (en milliers)	Travailleurs (en milliers)	Chômeurs (en milliers)	Taux de chômage (%)	Taux d'activité (%)
1970	72	37	35	2	5,4	51,5
1971	74	40	37	3	7,5	54,1
1972	75	41	36	5	12,2	54,7
1973	78	43	40	3	7,0	54,6
1974	80	45	41	4	8,9	55,5
1975	81	46	42	4	8,0	56,5
1976	83	47	42	5	10,6	56,7
1977	85	48	44	4	8,3	57,0
1978	87	50	45	5	9,9	57,8
1979	89	53	47	6	11,3	59,3

Source: Statistique Canada, 71-001.

Tableau 1.3

NOMBRE DE TRAVAILLEURS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
(en milliers)

Activités économiques	1976	1977	1978	1979
Agriculture	6	6	5	6
Non agricole	38	39	42	41
Industries manufacturières	-	-	5	4
Construction	4	4	5	4
Commerce	8	8	8	8
Transports, etc.	4	4	5	4
Services	13	13	14	13
Administration publique et défense	4	4	4	4

Source: Statistique Canada, 71-001.

1.2 Revenus personnels, valeur ajoutée et investissements

Les données relatives au revenu personnel par habitant pour l'Île-du-Prince-Édouard, l'Ontario et le Canada, pour certaines années, figurent au tableau 1.4. Ces données mettent en lumière la tendance globale à la réduction de l'écart relatif entre le revenu personnel par habitant de l'Île-du-Prince-Édouard, d'une part, et de l'Ontario et du Canada, d'autre part. L'écart s'est rétréci jusqu'en 1975, s'est élargi légèrement jusqu'en 1977 et s'est de nouveau rétréci jusqu'en 1979. Il y a lieu de noter parallèlement que la situation n'a pas été la même en termes absolus, l'écart mesuré en dollars s'étant élargi avec le temps. L'écart entre le Canada et l'Île-du-Prince-Édouard était, par exemple, de 834 $ en 1965. En 1979, cet écart avait atteint 2 787 $, s'étant accru de 3,34 fois. Ainsi, en dépit du rétrécissement de l'écart relatif, l'écart absolu s'est amplifié.

Tableau 1.4

REVENU PERSONNEL PAR HABITANT À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, EN ONTARIO ET AU CANADA
(en dollars)

Année	Î.-P.-É.	Ontario	Canada	% de l'Ontario	% du Canada
1965	1 257	2 436	2 091	51,6	60,1
1970	2 082	3 705	3 129	56,2	66,5
1975	4 214	6 596	6 001	63,9	70,2
1977	4 967	8 045	7 361	61,7	67,5
1979	6 100	9 605	8 887	63,7	68,6

Source: Statistique Canada, 13-201.

Les données relatives à la valeur ajoutée des industries productrices de biens de l'Île-du-Prince-Édouard, pour la période allant de 1972 à 1978, figurent au tableau 1.5. Les chiffres, en dollars nominaux, traduisent une croissance globale considérable au cours de la période, bien que des fluctuations importantes aient caractérisé des secteurs en particulier. Le secteur des industries manufacturières a connu une croissance constante, sa valeur nominale ayant augmenté chaque année. Si l'on fait exception des années 1973 à 1975, le secteur des pêches a progressé comme les autres secteurs. Le secteur agricole a connu une expansion jusqu'en 1974 et, depuis lors, l'activité y est cyclique et la valeur de la production est restée inférieure à celle de 1974. Le secteur des bâtiments et des travaux publics a connu un déclin de 1973 à 1976, mais il est en expansion depuis ce temps. Exception faite du secteur des bâtiments et des travaux publics, c'est le secteur de l'agriculture qui a prédominé, et il est très probable que cette tendance persistera à court terme. Il y a lieu de signaler que, au cours de cette période, on a assisté dans le transport agricole à une progression importante du camionnage aux dépens du transport par rail.

Les données relatives aux investissements privés et publics pour la période allant de 1973 à 1979 figurent au tableau 1.6. Entre ces deux années, les nouvelles dépenses d'immobilisations dans l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard ont augmenté de 45,7 %, tandis que l'ensemble des

Tableau 1.5

VALEUR AJOUTÉE RECENSÉE DANS LES INDUSTRIES PRODUCTRICES DE BIENS ET ANALYSE EN POURCENTAGE POUR L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, 1972-1978

Industries	1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978	
Agriculture	20 592	22,6	46 953	31,2	69 396	40,3	35 318	24,8	67 105	37,8	46 515	27,8	52 666	22,9
Foresterie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pêches	10 134	11,1	12 415	8,2	12 027	7,0	12 415	8,7	12 723	7,2	15 164	9,1	23 376	10,9
Piégeage	70	0,1	72	-	145	0,1	70	-	105	0,1	126	0,1	192	0,1
Mines	390	0,4	199	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Électricité	5 [illegible]5	5,8	5 714	3,8	6 459	3,8	7 254	5,1	10 246	5,8	7 038	4,2	12 653	5,5
Industries manufacturières	24 755	27,2	29 090	19,3	33 524	19,5	36 741	25,8	41 500	23,4	44 982	26,9	63 445	27,6
Constructions	29 917	32,8	56 254	37,3	50 430	29,3	50 577	35,5	45 853	25,8	53 380	31,9	77 648	33,8
Total	91 173	100,0	150 697	100,0	172 105	100,0	142 375	100,0	177 532	100,0	167 212	100,0	229 980	100,0

Source: Statistique Canada, 61-202.

Tableau 1.6

INVESTISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS PAR TYPE ET PAR INDUSTRIE
(en millions de dollars)

Par type	1973	1974	1975	1976	1977	1978[1]	1979[2]
Constructions nouvelles	97,9	84,3	82,9	74,4	96,8	118,4	132,9
Machines et équipement neufs	26,0	34,0	34,8	32,0	47,3	45,8	47,6
Total des nouvelles immobilisations	123,9	118,3	117,7	106,4	144,1	164,2	180,5
Réparations liées à la construction	17,4	19,4	24,5	21,0	26,7	26,4	28,4
Réparations de machines et équipement	9,4	10,5	12,5	13,8	17,3	18,8	19,7
Total des nouvelles immobilisations et des réparations	150,7	148,2	154,7	141,2	188,1	209,4	228,6
Par industrie							
Industries primaires et construction	18,4	22,8	29,3	28,1	37,4	39,5	42,8
Industries manufacturières	4,1	6,1	4,7	5,9	10,5	7,7	7,4
Transports	0,7	0,8	1,4	1,1	1,6	2,6	3,2
Communications	6,5	9,5	9,6	9,6	13,0	12,0	13,4
Services publics divers	5,8	3,4	5,6	7,0	5,2	5,1	5,6
Commerce	3,6	7,2	3,5	3,5	3,8	4,8	5,9
Finances	9,5	5,1	2,3	1,8	6,0	12,9	11,4
Services commerciaux	3,1	3,7	5,5	4,4	5,1	5,9	7,0
Institutions	11,1	13,2	17,5	11,9	11,0	11,8	19,0
Ministères gouvernementaux	29,4	22,8	35,8	30,8	51,4	44,4	47,5
Habitation	58,5	53,6	39,5	37,1	43,1	62,7	65,4
Total	150,7	148,2	154,7	141,2	188,1	209,4	228,6

[1] Dépenses réelles provisoires.

[2] Prévisions révisées.

Source: Statistique Canada, 61-206.

nouvelles réparations a augmenté de 51,7 %. Les dépenses d'habitation ont constitué régulièrement l'élément le plus important du total et, en 1979, elles représentaient 28,6 % du total global. Les investissements gouvernementaux ont occupé le deuxième rang en importance et ont représenté 20,8 % du total de la dernière année. Le secteur des industries primaires et de la construction, qui représentait 18,7 % du total de la dernière année, a été le troisième en importance. Par contre, les investissements dans le secteur de la fabrication ont été faibles durant toute la période, représentant en moyenne 6,6 millions de dollars et n'ont constitué que 2,9 % des immobilisations et des réparations totales en 1979. Les tendances qui ressortent de cette analyse laissent entendre qu'il est peu probable que la structure de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard connaisse des transformations importantes au cours des quelques prochaines années.

1.3 La production dans certains secteurs

La présente portion du schéma économique de l'Île-du-Prince-Édouard étudie brièvement certaines données relatives à la production dans divers secteurs de l'économie.

Le tableau 1.7 contient des données portant sur les recettes monétaires des exploitations agricoles pour la période allant de 1973 à 1979. Ces données indiquent que la structure du secteur agricole de l'Île-du-Prince-Édouard a évolué, le bétail et les produits d'origine animale ayant remplacé les cultures comme principales sources de recettes monétaires agricoles. Durant la première partie de la période visée par l'étude, c'est-à-dire jusqu'en 1976 inclusivement, les grandes cultures ont dominé le secteur. Au cours des trois dernières années, cependant, la catégorie du bétail est devenue prépondérante. Bien qu'une partie du changement soit attribuable à la diminution des valeurs des recettes au niveau de l'exploitation agricole, il y a lieu de souligner que la valeur des recettes associées à la catégorie du bétail a pratiquement doublé et que les deux tiers de cette croissance correspondent aux années 1977 à 1979.

Le tableau 1.8 fournit des données sur le secteur des pêches pour la période allant de 1973 à 1978. Globalement, la valeur de la production du secteur s'est accrue considérablement. En termes de volume, cependant, les totaux de 1979 différaient peu de ceux de 1973. Les volumes de production ont diminué de 1973 à 1976, mais ils ont augmenté constamment depuis cette date. On a constaté les mêmes phénomènes dans la pêche aux poissons de fond et aux poissons pélagiques et estuariens, mais, dans ces cas, le creux du cycle a été atteint un an plus tôt. En termes de volume, la catégorie du homard et des coquillages a progressé d'environ 60 % au cours de la période, l'augmentation se manifestant surtout en 1978 et en 1979. La production de mousse d'Irlande, qui a atteint un sommet de 76,0

Tableau 1.7

CAISSE-RECETTES DES EXPLOITATIONS AGRICOLES
(en milliers de dollars)

	1973	1974	1975	1976	1977[r]	1978[r]	1979[p]
Avoine	79	103	105	114	108	99	136
Pommes de terre	31 262	41 620	24 961	48 855	31 100	26 700	30 700
Fruits	484	627	750	616	687	1 190	715
Légumes	1 399	1 637	2 465	1 814	1 420	2 240	2 420
Autres cultures[1]	5 687	6 892	6 094	7 508	7 050	7 160	8 530
Total des cultures	38 911	50 879	34 375	58 907	40 300	37 400	42 500
Bêtes à cornes et veaux	11 404	9 993	14 281	12 563	14 600	17 500	22 500
Porcs	11 463	10 349	12 803	12 514	12 600	16 800	18 100
Moutons et agneaux	72	107	91	107	120	135	175
Produits laitiers	6 696	8 190	11 192	12 008	12 600	14 600	16 000
Volaille	415	591	513	771	615	974	1 100
Oeufs	1 387	1 531	1 612	1 762	1 890	1 890	2 000
Bétail et produits, autres	506	529	712	736	911	1 100	1 210
Bétail et produits, total	31 943	31 290	41 204	40 461	43 300	53 000	61 000
Autres caisse-recettes[2]	2 304	3 358	9 322	4 087	4 540	7 580	8 200
Total des caisse-recettes	73 158	85 527	84 901	103 455	88 200	98 000	112 000

r révisées

p projetées

[1] La catégorie autres cultures comprend l'industrie floricole et les pépinières.

[2] Les autres recettes monétaires comprennent des produits forestiers et de l'érable, les subventions à l'industrie laitière, les paiements d'appoint et les paiements versés en vertu de programmes provinciaux de stabilisation de revenus.

Remarque: Les chiffres de 1977-1979 ont été arrondis à trois chiffres significatifs et il se peut donc que les totaux ne correspondent pas exactement à leur somme.

Source: Î.-P.-É., ministère de l'Agriculture et des Forêts.

Tableau 1.8

QUANTITÉS ET VALEURS DÉBARQUÉES DES PRODUITS DE LA PÊCHE
(en millions)

	Poissons de fond		Poissons pélagiques et estuariens		Homard et coquillages		Mousse d'Irlande		Total	
	Poids (lb)	Valeur ($)	Poids (lb)	Valeur ($)	Poids (lb)	Valeur ($)	Poids (lb)	Valeur ($)	Poids (lb)	Valeur ($)
1973	38,5	2,1	14,0	0,9	10,3	8,2	49,1	1,2	112,0	12,4
1974	17,1	1,1	9,7	0,8	8,8	7,0	76,0	3,1	111,7	12,0
1975	14,9	1,1	5,4	0,5	11,4	9,1	41,7	1,6	73,4	10,7
1976	15,0	1,1	7,0	1,1	11,3	9,7	28,8	0,9	62,1	12,7
1977	22,5	2,1	5,5	1,2	11,8	10,8	30,1	1,1	70,0	15,2
1978	28,7	3,2	8,8	1,6	15,2	17,9	31,7	1,9	84,5	24,6
1979P	38,3	4,3	13,8	2,2	16,9	20,5	42,6	2,6	111,8	29,6

p données préliminaires

Sources: Î.-P.-É., ministère des Pêches, et Statistique Canada, 11-003 et 24-203.

millions de livres en 1974 et un minimum de 28,8 millions de livres en 1976, augmente depuis lors. Il paraît très peu probable que ces quantités augmentent de façon importante à court terme. De toute manière, compte tenu des quantités en jeu, l'augmentation du volume des captures n'aurait que peu d'incidence sur le secteur des transports. Une transition importante vers le transport routier s'est déjà produite dans ce secteur de l'économie.

Le tableau 1.9 contient des données relatives à la valeur ajoutée de l'activité manufacturière de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard pour les années 1973 et 1977. Globalement, la valeur ajoutée du secteur a augmenté de 57,6 % au cours de la période. L'industrie des aliments et boissons, qui représentait 73,1 % et 74,7 % de la valeur ajoutée totale en 1973 et en 1977 respectivement, domine le secteur. L'imprimerie, l'édition et les activités connexes viennent au deuxième rang et représentaient 8,5 % de la valeur ajoutée du secteur dans la première année. Pour l'année 1977, on ne dispose pas de données distinctes portant sur cette industrie. En 1977, les industries de fabrication de machines et celles du bois représentaient respectivement 2,7 et 2,4 % de la valeur ajoutée totale. Dans l'ensemble, on doit constater que la structure du secteur de l'activité manufacturière a peu évolué durant la période allant de 1973 à 1977 et que la croissance réelle du secteur n'a été elle-même que de faible envergure.

En résumé, bien qu'il existe des perspectives de croissance réelle dans au moins certains secteurs économiques de l'Île-du-Prince-Édouard au cours des prochaines années, cette croissance n'aura vraisemblablement que peu d'incidence sur l'industrie du camionnage. Il n'y a lieu de s'attendre à aucune augmentation de volume importante dans l'avenir prévisible, tant sur le plan des arrivages que sur celui des livraisons.

1.4 Résumé et conclusions

En traçant un tableau succinct de l'économie de la province de l'Île-du-Prince-Édouard, le présent chapitre fournit l'arrière-plan de l'analyse de l'industrie du camionnage qui va suivre.

On y a tout d'abord examiné l'aspect des ressources humaines. On a constaté un recul de l'importance relative de la population de l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à la population canadienne, bien que ce déclin semble avoir cessé durant la dernière décennie. Au cours des années 1970, le taux d'activité de la population active de l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté de 7,8 points pour atteindre 59,3 %. Le nombre de personnes occupées a également augmenté, mais les taux d'augmentation ont été largement inférieurs à l'augmentation de la population active. Conséquemment, le taux de chômage est

Tableau 1.9

VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTIVITÉ MANUFACTURIÈRE
PAR GROUPE PRINCIPAL ET PAR INDUSTRIE, Î.-P.-É., 1973 ET 1977
(en milliers de dollars)

	1973	1977
Industrie des aliments et boissons	19 499	31 394
Industrie de transformation du poisson	5 741	6 990
Industrie laitière	2 998	7 637
Autres aliments et boissons	10 760	16 767
Industrie du bois	615	1 002
Industrie du meuble, articles d'ameublement	x	32
Imprimerie, édition activités connexes	2 275	x
Fabrication de machines	x	1 119
Produits minéraux non métalliques	79	402
Industries manufacturières diverses	x	x
Total, toutes industries	26 662	42 016

x confidentiel

Source: Statistique Canada, 31-203.

monté en flèche, atteignant 11,3 % en 1979. Durant les années 1970, l'évolution de la distribution sectorielle de l'emploi dans l'Île-du-Prince-Édouard a été négligeable, sinon nulle.

Le revenu personnel par habitant a augmenté de façon très marquée durant les années 1970 et l'écart relatif des revenus entre la province de l'Île-du-Prince-Édouard, d'une part, et l'Ontario et la moyenne nationale, d'autre part, s'est rétréci. En termes absolus, cependant, les disparités de revenu ont augmenté durant la période visée par l'étude.

Il ressort de l'examen de la configuration des immobilisations pour la période allant de 1972 à 1978 que les perspectives d'évolution de la structure de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, dans l'avenir prévisible, sont très limitées. La faiblesse de l'investissement manufacturier en particulier devra être surmontée comme condition préalable à tout changement structurel.

L'analyse des recettes monétaires agricoles révèle une certaine évolution du secteur agricole au cours des années 1970. Il semble y avoir eu, au milieu de la décennie, une transition des grandes cultures vers le bétail et les produits du bétail. Cependant, les grandes cultures continueront à représenter une fraction importante de l'activité du secteur, tandis que l'on constate l'importance grandissante du transport routier. Dans le secteur des pêcheries, on a observé peu de changements au niveau des quantités globales, mais la composition des produits s'est modifiée. Cela a entraîné une augmentation de la valeur de la production totale du secteur. Il semble très peu probable que les quantités débarquées augmentent de façon significative dans l'avenir prévisible et, par conséquent, les perspectives d'augmentation des quantités transportées sont limitées. L'examen du secteur de l'activité manufacturière fait ressortir la prépondérance du groupe des aliments et boissons, qui représente presque 75 % de la valeur ajoutée du secteur en 1977. Durant la période, la croissance du secteur n'a été que très faible et il semble que cette tendance persistera dans l'avenir.

Ainsi, globalement, bien que l'on assistera au cours des prochaines années à une certaine croissance réelle des divers secteurs de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, il n'y a pas lieu de prévoir des changements importants au niveau des quantités transportées, qu'il s'agisse d'arrivages ou de livraisons. Conséquemment, l'évolution de l'économie offrira peu de perspectives nouvelles à l'industrie du camionnage établie dans la province ou y exerçant ses activités.

Chapitre 2

EXAMEN DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

2.1 Introduction

Toute caractérisation statistique de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard est nécessairement limitée dans ses résultats par l'insuffisance générale de données pertinentes. Pour le reste du Canada, par ailleurs, on constate les mêmes carences de données relatives au camionnage.

À la fin des années 1970, deux enquêtes importantes ont été menées dans la région de l'Atlantique afin de déterminer les caractéristiques de l'industrie du camionnage. Il s'agit de l'Enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1976 et de l'Enquête sur l'origine et la destination du transport routier de 1979. Les résultats de ces deux enquêtes ont servi à définir les caractéristiques de l'industrie dans l'Île-du-Prince-Édouard.

2.2 Enquête d'origine et de destination du camionnage

En 1976, les ministères fédéraux des Transports et de l'Expansion économique régionale, en collaboration avec les ministères des transports et de la voirie des quatre provinces de l'Atlantique, ont conçu et réalisé une importante étude origine-destination du camionnage à l'échelle de la région atlantique du Canada. L'objectif principal de l'étude était de faciliter la mise au point d'un programme de routes primaires financé par le fédéral et d'en évaluer les incidences. Dans le cadre de cette étude, on visait à obtenir des renseignements de base portant sur la nature et l'importance du transport routier par camion dans le système routier primaire de la région de l'Atlantique.

Il y a lieu de signaler que l'objectif principal de cette étude n'était pas de définir les mouvements de marchandises par camion. Elle était plutôt conçue en vue de déterminer la nature des camions et de leurs déplacements dans les systèmes routiers de la région. L'étude visait donc essentiellement à rassembler des données portant sur la résistance nécessaire de la chaussée (c.-à-d. le poids des camions, leur taille, leur chargement, leur configuration, etc.). Ces données n'étaient pas destinées à servir à une analyse des caractéristiques économiques de l'industrie et, partant, une telle application relève largement du domaine de l'hypothèse.

La période d'enquête s'étendait sur sept journées complètes, allant du 23 au 29 août 1976, et les observations étaient recueillies

Figure 2.2.1 A

PROVINCES DE L'ATLANTIQUE: ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DU TRANSPORT ROUTIER DE 1976

SHEET NO ___

LOCATION CODE : 01 02 | | DATE : 03 04 05 06 07 08 DAY MO. YR. | | | | 7 | 6 | TIME : 09 10 | | (BEGINNING TIME OF HOUR)

NUMBER	VEH TYPE	NO AXLES	LO	GROSS VEH WT.	CARR. TYPE	COM. CLS.	ORIGIN	DESTINATION	FRQ	DAY	RTG
11 12 13 14 15	16 17	18 19	20	21 22 23 24 25 26	27	28	29 30 31 32	33 34 35 36	37	38	39

VEHICLE TYPES

02- STRAIGHT TRUCK
03- SEMITRAILER
04- FULL TRAILER
05- DOUBLE SEMI
06- TRAILER TRAIN
07- MOBILE HOME

CARRIER TYPES

1 - PUBLIC (CONTRACT OR COMMON)
2 - PRIVATE
3 - RAW FOREST PRODUCTS
4 - DUMP TRUCK

COMMODITY CLASS

1 - FARM PRODUCT (UNPROCESSED)
2 - FOREST PRODUCT (UNPROCESSED)
3 - SEA PRODUCT (UNPROCESSED)
4 - MINERAL
5 - MANUFACTURED OR PROCESSED GOODS
6 - MIXED OR OTHER

FREQUENCY

1 - MORE THAN ONCE A DAY
2 - DAILY
3 - 2 OR MORE TIMES A WEEK
4 - WEEKLY
5 - MONTHLY
6 - ONLY TIME OR OCCASIONALLY

Figure 2.2.1 B

ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA
DESTINATION DU TRANSPORT ROUTIER DE
1976: LISTE DES DONNÉES

01-02 Code d'emplacement

03-08 Date: Jour/Mois/Année

09-10 Heure (début de l'heure)

11-15 Numéro

16-17 Type de véhicule

20 Poids

21-26 Poids brut du véhicule

27 Type de transporteur

28 Catégories de marchandises

29-32 Origine

33-36 Destination

37 Fréquence

38 Jour

39 Itinéraire

Types de véhicules

02- Camion

03- Semi-remorque

04- Remorque

05- Semi-remorque double

06- Train routier

07- Habitation mobile

Types de transporteurs

1- Transporteur routier public ou sous contrat

2- Transporteur privé

3- Transporteur de produits forestiers non transformés

4- Camions bennes

Catégories de marchandises

1- Produits agricoles (non transformés)

2- Produits forestiers (non transformés)

3- Produits de la mer (non transformés)

4- Minerai

5- Produits industriels ou transformés

6- Mixte ou divers

Fréquence

1- Plus d'une fois par jour

2- Une fois par jour

3- Deux fois ou plus par semaine

4- Une fois par semaine

5- Une fois par mois

6- Une seule fois ou à l'occasion

aux principaux postes de pesée et à certains emplacements des systèmes routiers primaire et artériel de l'ensemble des régions. L'enquête s'est déroulée durant sept jours consécutifs et sans interruption. Pour la province de l'Île-du-Prince-Édouard, le gouvernement provincial a affecté à l'enquête son propre personnel. L'examen du formulaire d'enquête, reproduit à la figure 2.2.1, permet de constater la nature de l'enquête et des questions posées au cours de l'entrevue. À l'Île-du-Prince-Édouard, l'enquête de circulation du camionnage s'est déroulée aux six emplacements suivants:

1. Borden
2. Miscouche
3. Traveller's Rest
4. Marshfield
5. Wood Islands
6. Card-Ross

L'utilisation de cette enquête pour l'examen de l'industrie du camionnage dans l'Île-du-Prince-Édouard, ce que nous avons l'intention de faire dans le présent document, pose un certain nombre de problèmes. Il nous faut cependant faire remarquer que ces derniers sont inhérents au fait que l'on utilise les résultats de l'enquête aux fins du présent projet plutôt qu'à celles prévues et que, par le fait même, nous ne devons pas les intepréter comme une critique de l'enquête. Aux fins du présent projet, l'enquête souffre des lacunes suivantes:

a) l'origine et la destination à l'intérieur même de la région ne sont pas établies, car on a considéré le point d'entrée dans la région comme l'origine ou la destination du trajet;

b) la classification des marchandises notée en cours d'entrevue est très élémentaire et ne laisse que très peu de possibilités d'examen; et

c) il est difficile d'établir le flux de marchandises compte tenu du caractère saisonnier de la plupart des expéditions et du fait que l'enquête a été menée pendant sept jours consécutifs.

Comme elle était menée sur les routes principales, il s'agissait d'une enquête de nature très générale. On n'a pas tenté à cette occasion d'examiner en détails tous les mouvements de camions. L'enquête visait à obtenir des renseignements sur les grands mouvements de circulation sur le réseau routier. On n'a donc pas examiné en détails les mouvements régionaux.

Examen de l'étude de 1976

Compte tenu des renseignements limités que l'on a pu obtenir, l'enquête de 1976 donne des renseignements importants sur

l'industrie du camionnage dans l'Île-du-Prince-Édouard, renseignements que l'on avait déjà identifiés. Dans le présent chapitre du rapport, nous visons à revoir ces éléments de l'enquête et en quoi ils sont le reflet de l'industrie du camionnage à l'Île-du-Prince-Édouard.

Produits

Les données de 1976 renfermaient six catégories de marchandises. Le tableau 2.2.1 résume l'activité annuelle de camionnage par produit en indiquant le nombre de mouvements par marchandise type pour les déplacements intraprovinciaux et les déplacements interprovinciaux. Il faut cependant faire attention si on utilise ces chiffres, en particulier ceux qui portent sur le trafic intraprovincial. Une proportion importante du trafic local de courte distance a échappé à l'échantillon.

Ces données fournissent un aperçu de l'importance du camionnage interprovincial dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Elles permettent également d'établir l'importance relative du camionnage dans le transport de diverses marchandises. Selon le tableau 2.2.1, 56 % du trafic par camion faisaient partie des cinq groupes de marchandises déterminées, tandis que 44 % étaient soit non identifiés ou encore classés dans la catégorie "mixte ou diverse".

Enquête d'origine et de destination de 1979

L'Île-du-Prince-Édouard a participé, tout comme les trois autres provinces de l'Atlantique, à l'enquête d'origine et de destination de 1979. À cette occasion également, le ministère de la Voirie était chargé de la collecte et de l'analyse des données. L'enquête de 1979 portait sur l'ensemble du trafic du système routier de la province, dont le camionnage n'était qu'un élément.

L'enquête de 1979 a été menée au moyen d'entrevues sur place aux 17 postes suivants:

1. Woodstock
2. Miscouche
3. Bedeque
4. Borden
5. Pleasant Valley
6. Stanley Bridge
7. Cymbria
8. New Haven
9. Milton
10. Marshfield
11. Hazelbrook
12. Wood Islands
13. Brudenell
14. Souris
15. Elmsdale
16. New Annan
17. Brookvale

Tableau 2.2.1

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CAMION
DANS L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD EN 1976

Marchandise	Mouvements intra-provinciaux	Mouvements interprovinciaux		
		Point de départ Î.-P.-É.	Point d'arrivée Î.-P.-É.	Total
Non identifiée	115 580	27 422	17 261	44 683
Produits agricoles	18 174	4 766	2 696	7 462
Produits forestiers	3 257	3 599	2 199	5 998
Produits de la mer	4 353	2 525	922	3 447
Minéraux	33 412	879	8 273	9 152
Articles fabriqués	48 346	13 227	31 083	44 310
Mixte ou diverse	34 578	4 220	7 676	11 896
Total	258 700	56 618	70 110	126 728

On se souviendra que l'étude de 1976 ne comportait que six postes d'entrevue. À chaque endroit, les entrevues se sont déroulées sur une période de 12 heures pour chacune des deux périodes d'étude, soit la période de l'été et la période de l'automne. Cette technique d'échantillonnage a permis d'obtenir quelque 38 000 entrevues d'usagers de toutes catégories du système routier de l'Île-du-Prince-Édouard, y compris les camionneurs. Bien que l'échantillon portant sur le camionnage ne soit pas aussi considérable que celui de l'enquête de 1976, le fait qu'il soit réparti sur une plus longue période élimine l'erreur saisonnière qui risque d'avoir une incidence particulière sur l'examen des flux de marchandises.

Le questionnaire est reproduit à la figure 2.2.2. L'enquête s'adressait à tous les voyageurs et on s'y intéressait dans une large mesure à des questions relatives au tourisme et à la sécurité routière en général. Pour ce qui a trait au

camionnage, l'enquête permettait tout simplement de déterminer le poids, le type de marchandises transportées et la catégorie de transporteurs. L'enquête permettait d'établir les origines et les destinations réelles des déplacements et non seulement les points d'entrée dans les provinces atlantiques. Également, les marchandises étaient caractérisées selon le système de classification et les codes de marchandises à trois chiffres de Statistique Canada (groupe de marchandises de la classification type des produits (CTP)).

Le tableau 2.2.2 fournit une comparaison élémentaire des données de 1976 et de 1979; il met en parallèle les projections annuelles de flux correspondant aux déplacements par camion des enquêtes de 1976 et de 1979.

Tableau 2.2.2

COMPARAISON DES ENQUÊTES DE 1976 ET DE 1979:
TRAFIC ANNUEL DES CAMIONS

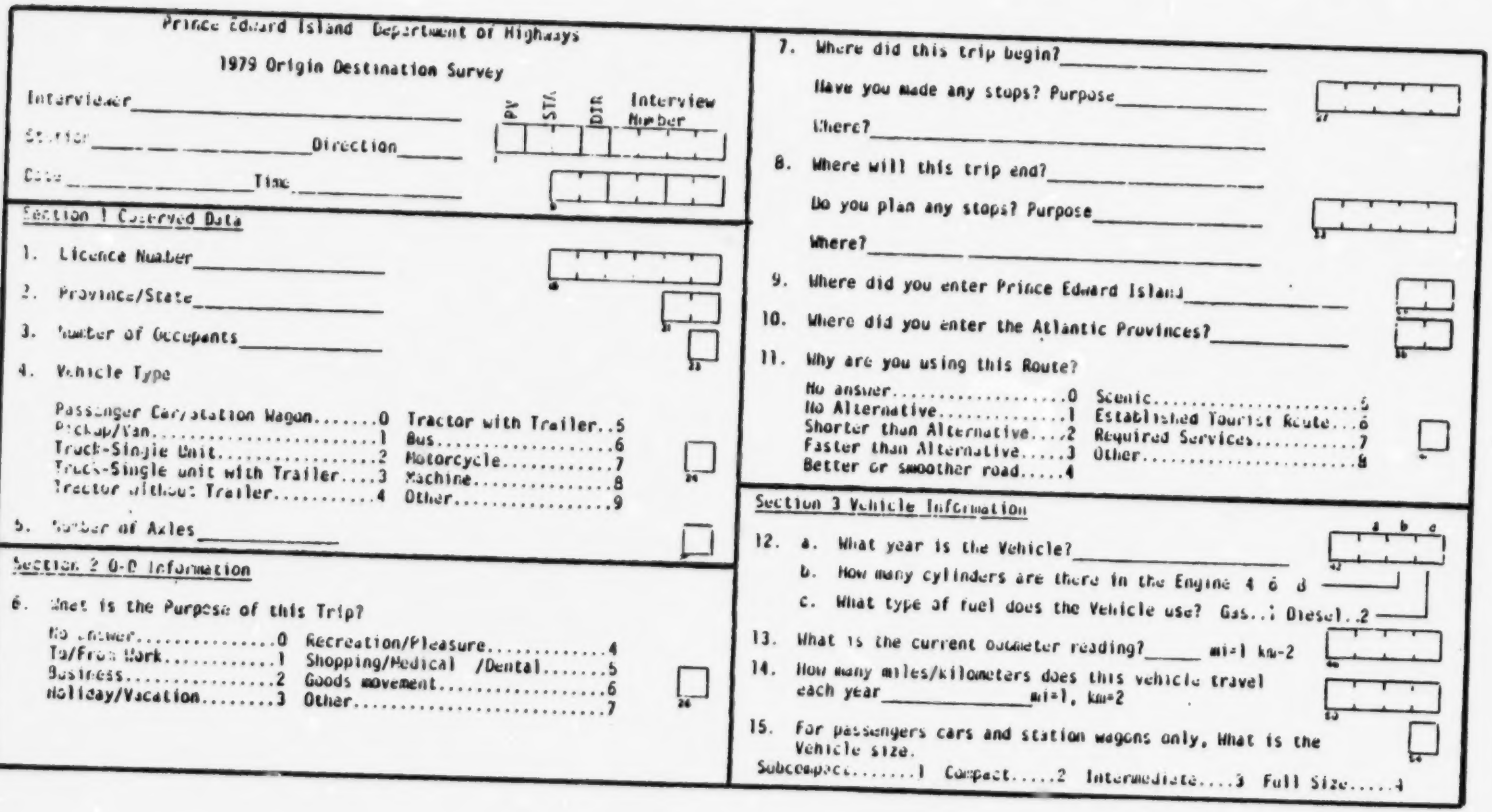
Catégorie de trafic	Nombre de trajets	
	1976	1979
Intraprovincial	258 700	740 730
Interprovincial		
- départ Î.-P.-É.	56 618	51 148
- arrivée Î.-P.-É.	70 110	45 759
- de passage à l'Î.-P.-É.	1 418	7 324

Le tableau 2.2.2 illustre les différences prévues des volumes du trafic par camion. La différence la plus significative est peut-être celle des volumes de trafic intraprovincial d'une enquête à l'autre. Compte tenu du nombre plus grand de postes d'entrevue pour l'enquête de 1979, et conséquemment à une tendance à y relever un plus grand nombre de trajets locaux, on pouvait s'attendre à cet écart. Dans ce tableau, les valeurs relativement élevées de l'enquête de 1976 sont peut-être attribuables en partie au double comptage de véhicules dénombrés à plus d'un poste d'enquête.

Le nombre de camions qui traversent l'Île-du-Prince-Édouard en route vers une autre destination est relativement faible, et on peut supposer qu'ils se dirigent vers les Îles-de-la-Madeleine. Les différences dans les résultats sont

Figure 2.2.2 A

MINISTÈRE DE LA VOIRIE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD:
ÉTUDE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DE 1979



Prince Edward Island Department of Highways

1979 Origin Destination Survey

Interviewer_____ PV STA DIR Interview Number

Station_____ Direction_____

Date_____ Time_____

Section 1 Coerved Data

1. Licence Number_____
2. Province/State_____
3. Number of Occupants_____
4. Vehicle Type

Passenger Car/station Wagon	0	Tractor with Trailer	5
Pickup/Van	1	Bus	6
Truck-Single Unit	2	Motorcycle	7
Truck-Single unit with Trailer	3	Machine	8
Tractor without Trailer	4	Other	9

5. Number of Axles_____

Section 2 O-D Information

6. What is the Purpose of this Trip?

No answer	0	Recreation/Pleasure	4
To/From Work	1	Shopping/Medical /Dental	5
Business	2	Goods movement	6
Holiday/Vacation	3	Other	7

7. Where did this trip begin?_____

Have you made any stops? Purpose_____

Where?_____

8. Where will this trip end?_____

Do you plan any stops? Purpose_____

Where?_____

9. Where did you enter Prince Edward Island_____
10. Where did you enter the Atlantic Provinces?_____
11. Why are you using this Route?

No answer	0	Scenic	5
No Alternative	1	Established Tourist Route	6
Shorter than Alternative	2	Required Services	7
Faster than Alternative	3	Other	8
Better or smoother road	4		

Section 3 Vehicle Information

12. a. What year is the Vehicle?_____
    b. How many cylinders are there in the Engine 4 6 8
    c. What type of fuel does the Vehicle use? Gas..1 Diesel..2
13. What is the current odometer reading?_____ mi=1 km=2
14. How many miles/kilometers does this vehicle travel each year_____ mi=1, km=2
15. For passengers cars and station wagons only, What is the Vehicle size.

Subcompact.....1 Compact.....2 Intermediate....3 Full Size.....4

Section 4 Tourist Vehicles

16. How many days did or will you stay on Prince Edward Island?_____Days

    How many days did or will you stay in the Atlantic Provinces?_____Days

17. What type of Accomadations did or will you use?

No answer	0	Trailer/R.V.	4
Motel/Hotel	1	Cottage	5
Relatives/Friends	2	Tourist Home/Farm	6
Camping/Tenting	3	Other	7

18. If Camping/Tenting/Trailer, where do you plan to camp tonight?

No answer	0	Friends/Relatives	4
Provincial Park	1	No Plans	5
National Park	2	Other	6
Private Campground	3		

Section 5 Safety Equipment

19. Is Driver wearing a seat belt?

No answer	0	Not wearing seat belt	2
No seat belt	1	Wearing seat belt	3

    Number of Front Seat Passengers wearing seat belts?_____

    Number of Rear Seat Passengers wearing seat belts?_____

Section 6 Commercial Vehicles

21. What is the present weight of this unit?

    lbs = 1, kg = 2 _____

    _____Approximate = 1, Weighed = 2 _____

    What is the empty weight of this unit?

    lbs = 1, kg = 2 _____

    _____Approximate = 1, weighed = 2 _____

22. What type of products are on the unit?

    _____

23. How is the vehicle registered?

No answer	0	Government	3
Private Carrier	1	Farm Vehicle	4
Public Carrier	2	Other	5

20. Number of small children in vehicle?_____

    Number of child restraints in vehicle?_____

    Number of child restraints in use?_____

Figure 2.2.2 B

ÉTUDE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DE 1979:
LISTE DES DONNÉES

Interviewer

Poste

Direction

Date

Heure

Province

Numéro de l'entrevue

Section 1 - Généralités (constatations)

1. Numéro d'immatriculation
2. Province ou État
3. Nombre d'occupants
4. Type de véhicule
   - Voiture de tourisme/familiale
   - Camionnette
   - Camion
   - Camion avec remorque
   - Tracteur
   - Train routier
   - Autocar
   - Motocyclette
   - Machine
   - Autre
5. Nombre d'essieux

Section 2 - Origine - destination

6. Objet du voyage
   - Sans réponse
   - Trajet pour le travail
   - Affaires
   - Vacances
   - Plaisir
   - Courses, médecin ou dentiste
   - Transport de marchandises
   - Autre
7. Point de départ initial
   - Arrêts: raisons
8. Destination finale
   - Autres arrêts prévus
   - Motifs
   - Lieu
9. Point d'entrée? (Î.-P.-É.)
10. Point d'entrée? (Provinces atlantiques)
11. Pourquoi avoir choisi ce chemin?
    - Sans réponse
    - Seul choix possible
    - Plus court
    - Plus rapide
    - Meilleure route
    - Route panoramique
    - Circuits touristiques
    - Services (essence, restauration, logement, etc.)
    - Autre

Section 3 - Véhicule

12. a. Année de construction?
    b. Nombre de cylindres du moteur
    c. Type de carburant: essence diesel
13. Odomètre: milles km
14. Nombre de milles/kilomètres parcours par année
    - milles
    - km
15. Voiture de tourisme/familiale:
    - Sous-compacte

Compacte

Intermédiaire

Gros modèle

Section 4 - Véhicules de tourisme

16. Durée du séjour à l'Î.-P.-É.?

Nombre de jours

Durée du séjour dans les provinces de l'Atlantique?

Nombre de jours

17. Nature du logement utilisé?

Sans réponse

Motel/hôtel

Famille/amis

Camping

Roulotte/véhicule récréatif

Chalet

Auberge de tourisme/ferme

Autre

18. Si la personne prévoit camper (tente, roulotte ...) la nuit prochaine, où le fera-t-elle?

Sans réponse

Parc provincial

Parc national

Camping privé

Amis/famille

Ne sait pas

Autre

Section 5 - Matériel de sécurité

19. Ceinture de sécurité: conducteur?

Sans réponse

Pas de ceinture

Passagers avant portant la ceinture

Passagers arrière portant la ceinture

20. Nombre de jeunes enfant?

Nombre de systèmes d'attache pour enfant?

Nombre de systèmes d'attache pour enfants utilisés?

Section 6 - Véhicules commerciaux

21. Poids actuel de cette unité?
lb kg

Approximatif

Vérifié

Poids à vide: lb kg

Approximatif

Vérifié

22. Nature de la marchandise transportée?

23. Catégorie de véhicule

Sans réponse

Transporteur privé

Transporteur public

Gouvernemental

Agricole

Autre

probablement attribuables à des erreurs découlant de la petite taille des échantillons. Par intuition, les résultats de 1976 semblent trop bas tandis que ceux de 1979 semblent trop élevés.

Une analyse par marchandise des données de 1979 est présentée au tableau 2.2.3 et, comme au tableau précédent, elle comporte une répartition du trafic interprovincial et intraprovincial. Les regroupements de marchandises sont inspirés de la classification type des produits (CTP) et ils sont définis à l'appendice 1. On constate une meilleure caractérisation des marchandises par rapport au système de classification de base utilisé dans le cadre de l'étude de 1976. Dans la présente enquête, on a pu définir la composition de 40 % des flux de produits transportés. En examinant la liste des produits transportés, on constate l'importance relative du camionnage pour chacun d'entre eux.

Les données de l'enquête d'origine et de destination permettent également de définir les quantités de chaque produit transportées par camion dans l'Île-du-Prince-Édouard en 1979. Dans le tableau 2.2.4, on définit les mouvements interprovinciaux et intraprovinciaux de produits en milliers de tonnes. On peut constater que, en termes de tonnes transportées, un nombre relativement limité de produits domine l'activité du camionnage sur les routes de l'Île-du-Prince-Édouard. Les produits les plus importants sont les minéraux bruts non métalliques (c.-à-d. le gravier et les matériaux de remplissage), les machines, les produits manufacturiers et les aliments.

On trouve au tableau 2.2.5 une analyse supplémentaire des données de l'enquête d'origine et de destination de 1979. Dans ce tableau, les flux interprovinciaux des produits transportés par camion, pour l'Île-du-Prince-Édouard, figurent par ordre décroissant d'importance des expéditions. Ce tableau indique non seulement les volumes de trafic de produits entre l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres endroits, mais également le rapport entre les quantités livrées par camion à l'Île-du-Prince-Édouard et les quantités expédiées de cette province vers d'autres marchés. Ce coefficient, appelé le "coefficient import-export de l'Île-du-Prince-Édouard", est établi pour chaque marchandise. Un coefficient inférieur à 1,0 indique que l'Île-du-Prince-Édouard est un importateur net d'un produit donné.

Selon le tableau 2.2.5, la plupart des expéditions interprovinciales par camion se font de l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse. On peut supposer qu'il existe un rapport entre ce phénomène et l'emplacement des terminus d'un grand nombre de sociétés de camionnage. Si le rapport origine-destination indique qu'une remorque a été prise en charge à Moncton et livrée à un terminus à Charlottetown, il se peut, en fait, que la destination et l'origine réelles du chargement (c.-à-d. la remorque) soient

Tableau 2.2.3

ANALYSE DU FLUX INTERPROVINCIAL ET INTRAPROVINCIAL DES MARCHANDISES

Marchandises	Trajets de camion prévus en 1979	Intra-provinciaux (%)	Interprovinciaux		
			Départ Île-du-Prince-Édouard (%)	Arrivée Île-du-Prince-Édouard (%)	De passage (%)
Non identifiées	427 118	-	-	-	-
Produits manufacturés	93 409	89,2	3,8	5,6	1,4
Matières brutes non métalliques	78 841	91,1	3,6	5,1	1,0
Produits du pétrole	47 154	97,0	1,0	1,0	1,0
Produits métalliques	38 538	83,6	2,8	13,4	0,0
Produits laitiers	20 628	95,2	1,5	3,3	0,0
Produits du bois	19 939	87,6	2,3	8,6	1,5
Aliments pour animaux	12 134	76,7	10,7	9,0	3,6
Céréales	11 899	88,5	0,5	11,5	0,0
Poisson	9 459	76,4	11,6	11,9	0,0
Boissons	7 018	82,2	4,0	13,6	0,0
Matières de bois brutes	6 183	77,2	8,4	14,3	0,0
Viande	5 882	84,1	3,2	12,6	0,0
Produits chimiques	3 169	60,0	14,1	25,9	0,0
Total	844 961				

Tableau 2.2.4

EXPÉDITIONS PAR CAMION À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
(en milliers de tonnes)

Marchandises	Poids total	Intra-provinciales	Interprovinciales		
			Départ Île-du-Prince-Édouard	Arrivée Île-du-Prince-Édouard	De passage
Non identifiées	523	286	120	109	8
Matières brutes non métalliques	1 247	1 075	41	114	17
Machines et produits ouvrés	717	630	36	50	2
Produits alimentaires	567	350	175	37	5
Produits du pétrole	383	358	8	3	14
Produits métalliques	363	251	21	90	0
Produits laitiers	100	84	7	9	0
Aliments pour animaux	77	56	12	9	0
Produits du bois	75	51	4	19	0
Boissons	72	44	0	28	0
Poisson	69	47	12	10	0
Matières de bois brutes	43	24	8	11	0
Céréales	36	34	0	2	0
Viande	36	23	11	2	0
Produits chimiques	27	12	9	5	0

Tableau 2.2.5

TRAFIC INTERPROVINCIAL DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
(milliers de tonnes transportées par camion)

Marchandises	Tonnes expédiées	N.-É.	N.-B.	T.-N.	Québec	Ontario et Ouest	É.-U.	Coefficient import/ export de l'Î.-P.-É.
Produits alimentaires	217	34,0	126,0	13	18	2	18	4,720
Matières brutes non métalliques	172	109,0	64,0	-	-	-	-	0,350
Produits métalliques	112	40,0	63,0	-	-	8	-	0,230
Machines et produits ouvrés	87	15,0	70,0	2	-	1	-	0,720
Boissons	28	3,0	24,0	-	-	-	-	0,000
Produits du pétrole	25	3,0	23,0	-	-	-	-	2,600
Produits du bois	24	8,0	13,0	-	3	-	-	0,000
Poisson	22	3,0	11,0	-	-	-	7	1,200
Aliments pour animaux	21	4,0	17,0	-	-	-	-	1,330
Matières de bois brutes	19	17,0	2,0	-	-	-	-	0,720
Produits laitiers	16	1,0	14,0	-	-	-	-	0,777
Produits chimiques	15	2,0	5,0	-	-	7	-	1,800
Viande	13	1,5	11,5	-	-	-	-	5,550
Non identifiées	229	20,0	103,0	-	-	6	18	0,980

tout autres. Il y a lieu de souligner que ce phénomène risque d'entraîner une sous-estimation importante des activités de camionnage de longue distance.

Ces études d'origine et de destination permettent de définir certains éléments et modes de fonctionnement de l'industrie du camionnage. Cependant, en raison de la taille réduite de l'échantillon par rapport à celle de la population totale, il y a lieu d'interpréter les données avec prudence. Les tableaux qui précèdent visent à dégager certains patrons d'activité caractéristiques. Les données étudiées permettent davantage de caractériser des trajets de camions que de définir des itinéraires de marchandises.

Il semble ressortir de l'analyse qui précède que les meilleures données dont nous disposons à l'heure actuelle pour décrire l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard comportent des limites importantes. Les enquêtes faites jusqu'à maintenant décrivent les mouvements des camions sans décrire ceux des remorques. L'information relative aux marchandises n'est que partielle et une proportion importante d'entre elles demeurent non identifiées. On peut en conclure que les deux enquêtes origine-destination, bien qu'elles correspondent adéquatement aux objectifs qui en ont justifié la réalisation, n'ont qu'une utilité limitée dans d'autres applications. Il est certain qu'un programme d'échantillonnage des connaissements donnerait une bien meilleure description permanente des mouvements de marchandises.

2.3 Croissance du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard

Comme ailleurs en Amérique du Nord, le transport par camion est devenu, dans l'Île-du-Prince-Édouard, un mode de transport local et interurbain de marchandises très important.

Selon un document publié en 1962 [1], le nombre d'immatriculations de camion au Canada a augmenté de 460 % dans une période de 20 ans, soit un taux de croissance annuel de 5 %. Dans une étude plus récente publié en 1969, Steeves [2] affirme, à partir de données portant sur la décennie 1957-1967, que le nombre de nouvelles immatriculations de camion au Canada a augmenté de 32 % durant cette période. Il en ressort que le taux de croissance annuel a été plus lent durant les années 1960, soit de 2,8 %.

Les données de Statistique Canada relatives à l'immatriculation des véhicules à moteur ont été dépouillées afin d'obtenir le même genre d'information au sujet de l'Île-du-Prince-Édouard et de dresser un portrait de l'évolution du camionnage dans cette province durant une période de 20 ans. Les résultats de cette recherche figurent au tableau 2.3.1. On y trouve le nombre total annuel d'enregistrements dans la province pour les années allant de 1960 à 1979 inclusivement.

Ces données englobent tous les camions, y compris le grand nombre de camions légers et de camionnettes qui ont connu de plus en plus de vogue au cours des dernières années.

Tableau 2.3.1

NOMBRE DE CAMIONS IMMATRICULÉS À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Année	Nombre total de camion immatriculés
1960	10 850
1961	11 615
1962	11 669
1963	11 869
1964	10 597
1965	7 853
1966	8 180
1967	8 579
1968	8 721
1969	8 931
1970	9 164
1971	9 200
1972	9 796
1973	10 370
1974	11 685
1975	12 721
1976	13 700
1977	15 044
1978	16 887
1979	18 498

On constate dans ce tableau une baisse apparente des immatriculations de camion en 1965. Il s'agit, bien entendu, du résultat d'une modification de la classification pour fins d'immatriculation. Avant cette date, tous les tracteurs agricoles étaient immatriculés comme véhicules commerciaux dans l'Île-du-Prince-Édouard. Ce changement a réduit le nombre d'immatriculations de véhicules d'environ 3 200 par année.

Le tableau 2.3.2 donne une ventilation selon la taille des camions immatriculés en 1981 dans l'Île-du-Prince-Édouard. Il est difficile de juger si ces chiffres traduisent une diminution du nombre total des immatriculations.

Tableau 2.3.2

VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE CAMIONS SELON LEUR TAILLE, EN 1981

Taille des camions	Nombre d'immatriculations	% du total
0,25 à 0,50 tonne	11 016	82,00
0,75 à 1,00 tonne	1 776	13,00
1,50 à 3,00 tonnes	384	3,00
Camion normal, essieux en tandem	137	1,00
Semi-remorque	77	0,57
Unité à 3 essieux	51	0,38
Total	13 441	100,00

Ces données indiquent nettement que le nombre de camions de grande taille (c.-à-d. de plus de 3 tonnes) est plutôt faible dans l'Île-du-Prince-Édouard par rapport au reste du Canada. On peut en conclure que l'industrie de camionnage domiciliée dans cette province est de petite taille et qu'une partie importante des services de camionnage de la province est assurée par des entreprises de camionnage de l'extérieur.

En raison de ce qui précède, il semble que les statistiques relatives à l'immatriculation puissent ne pas être un bon indicateur de la croissance globale du camionnage dans l'Île-du-Prince-Édouard. La croissance des ventes de carburant diesel constitue probablement un meilleur indicateur Les données pertinentes de Statistique Canada (publication n^{o} 53-218) ont été examinées et les résultats de cet examen sont donnés dans la figure 2.3.2. Le tracé de la figure indique une très forte croissance de la consommation de carburant diesel au Canada vers la fin des années 1960 et au début des années 1970 et un ralentissement de cette croissance après 1972. Pour l'Île-du-Prince-Édouard, la croissance de la consommation de carburants n'a pas été aussi rapide au début des années 1970, mais elle s'est accélérée au milieu et vers la fin de cette décennie.

Les résultats d'une analyse complémentaire des mêmes données figurent au tableau 2.3.3. On y voit le rapport entre la consommation de carburant diesel de l'Île-du-Prince-Édouard et celle du Canada pour les années 1959, 1969 et 1979.

Figure 2.3.2

CARBURANT DIESEL CONSOMMÉ POUR LE TRANSPORT ROUTIER

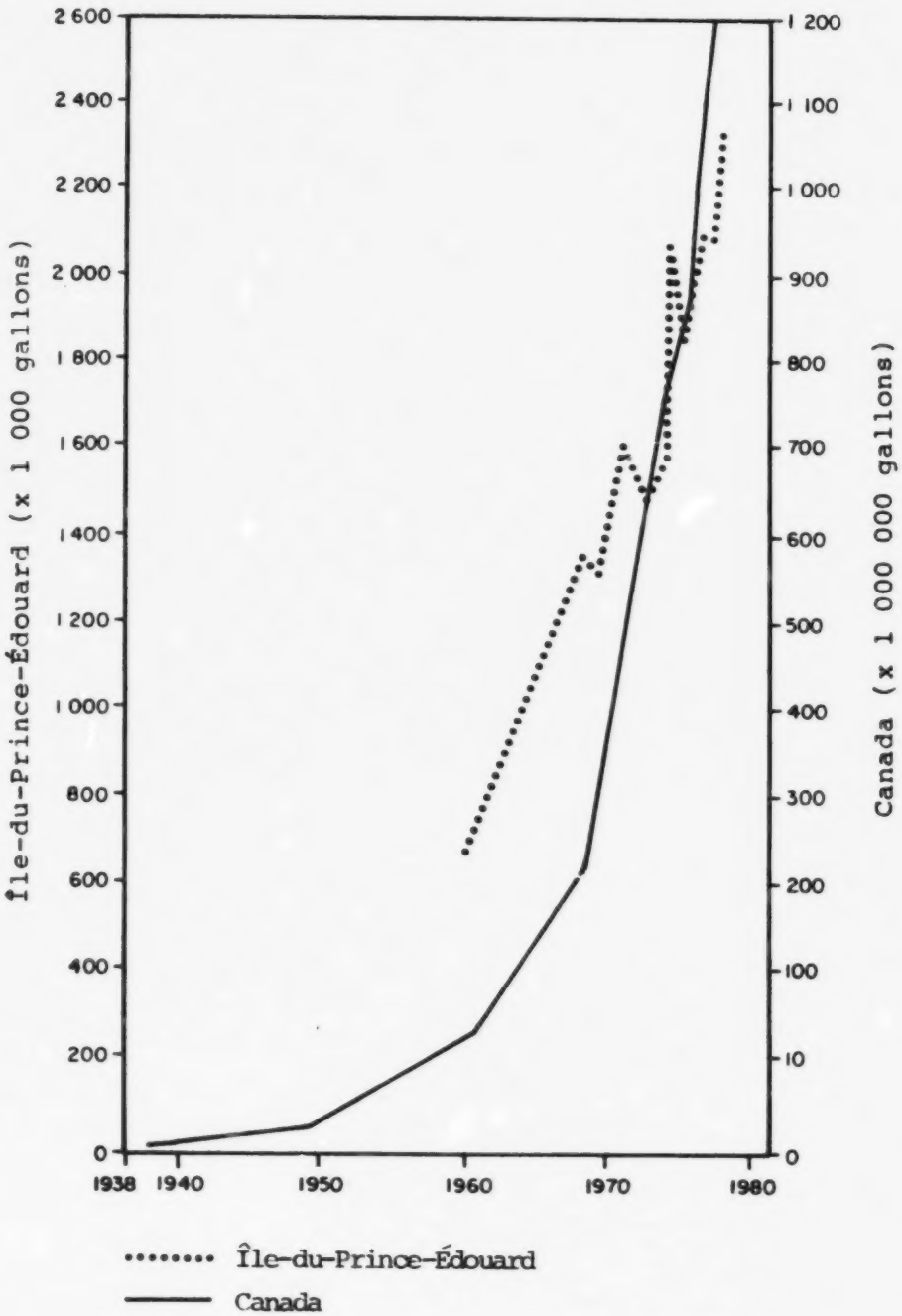


Tableau 2.3.3

COMPARAISON STATISTIQUE NETTE DES VENTES DE CARBURANT DIESEL

	1959	1969	Augmentation (%)	1979	Augmentation (%)
Île-du-Prince-Édouard (milliers de gallons)	683	1 321	93,4	2 849	115,0
Canada (millions de gallons)	120	388	223,0	1 137	193,0
Portion que représente l'Île-du-Prince-Édouard dans le marché national ($X\ 10^{-3}$)	5,69	3,40		2,51	

Ces chiffres indiquent que l'augmentation des ventes de carburant diesel a été plus forte au Canada durant les années 1960, tandis que c'est durant les années 1970 qu'elle a crû le plus rapidement dans l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a lieu de signaler également que la croissance des ventes a été beaucoup plus faible dans l'Île-du-Prince-Édouard qu'au Canada et que la fraction du total canadien que représentent les ventes dans l'Île-du-Prince-Édouard a sans cesse diminué.

Ces chiffres laissent entendre que la croissance du camionnage a été lente dans l'Île-du-Prince-Édouard et qu'elle n'a pas atteint l'ampleur observée dans le reste du Canada.

2.4 Le camionnage et l'industrie de la pomme de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard

La production de pommes de terre est sans contredit l'une des principales activités économiques de l'Île-du-Prince-Édouard. Au cours de la dernière décennie, on a réservé quelque 50 000 acres des superficies agricoles de l'Île-du-Prince-Édouard à cette culture. Le rendement annuel a oscillé entre 10 et 12 millions de sacs de 100 livres, soit entre 0,5 et 0,6 million de tonnes. Il y a dix ans, la récolte de pommes de terre était expédiée presque entièrement par rail, mais, depuis quelques années, le transport par camion occupe une place de plus en plus importante.

La Société A.D.I. Limitée de Fredericton (Nouveau-Brunswick) a récemment mené une étude portant sur le transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pour le compte

du groupe de planification stratégique de Transports Canada. Les résultats de l'étude ont fait l'objet d'un rapport intitulé Prince Edward Island Potato Loading Point, publié en octobre 1980. Dans l'exposé qui suit, où l'on vise à caractériser cet aspect important du secteur des transports de l'Île-du-Prince-Édouard, on s'est largement inspiré des conclusions de cette étude. On tient compte également des résultats de l'enquête d'origine et de destination de 1979 qui fournissent des renseignements supplémentaires sur le transport par camion de la pomme de terre.

Plus de la moitié du produit de la récolte de pommes de terre de l'Île est expédiée vers des marchés de consommation extérieurs. Les destinations finales de la récolte sont relevées dans le tableau 2.4.1. On trouve dans ce tableau la ventilation des expéditions hors province selon la destination pour les récoltes de 1977 et de 1978. Comme on le voit, l'importance relative des expéditions par destination demeure à peu près stable et ce sont les marchés du Québec et de l'Ontario qui dominent. Il y a lieu de signaler également que les marchés d'exportation, surtout celui des pommes de terre de semence, ont pris plus d'importance au cours des dernières années.

Tableau 2.4.1

VENTILATION DES EXPÉDITIONS DE POMMES DE TERRE HORS PROVINCE SELON LA DESTINATION

Destination	Pourcentage des expéditions		
	1977	1978	1979
Provinces atlantiques	21,0	18,9	18,0
Québec	21,6	23,7	17,9
Ontario	31,5	31,1	25,1
États-Unis	6,7	5,6	5,6
Outre-mer via des ports de l'Î.-P.-É.	13,8	14,6	28,6
Outre-mer via des ports du N.-B.	5,4	6,1	4,7
Autres ports	0,0	0,0	0,1
Total	100,0	100,0	100,0

Le tableau 2.4.2 donne la répartition des expéditions de pommes de terre vers les marchés du centre du Canada, selon le mode de transport utilisé, pour les saisons d'expédition de 1977, 1978 et 1979. On y constate que, au cours des trois années visées par l'étude, le camionnage et le service rail-route ont accaparé une part grandissante des expéditions destinées aux marchés du Québec et de l'Ontario aux dépens du transport par wagon ferroviaire. En 1977-1978, 75,9 % de la récolte de pommes de terre ont été acheminés vers le Québec et l'Ontario par wagons ferroviaires. Ce pourcentage a été réduit à 48,0 % en 1979-1980. Au cours de la même période, la part du marché du camionnage a pratiquement doublé, passant de 20,5 % à 38,6 %. Ce tableau fait également ressortir l'importance grandissante du transport rail-route.

Dans tous les cas, le coût du transport par camion est légèrement supérieur à celui du transport rail-route et à celui du transport ferroviaire. L'augmentation future des prix du carburant entraînera probablement des différences de taux encore plus importantes, ce qui rendra le mode ferroviaire plus avantageux que le camionnage.

Bien entendu, sur le plan du service, le transport des pommes de terre par camion offre certains avantages par rapport au transport par rail. Pour l'expédition de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard aux marchés du centre du Canada, le temps de livraison par chemin de fer est de trois à huit jours, selon les distances et les horaires. Par camion, le même trajet ne prend normalement que de un à deux jours. En raison de l'instabilité relative du marché de la pomme de terre, la flexibilité du service constitue un avantage. Dans ce marché, on exige généralement la livraison rapide de chargements de taille relativement petite. On expédie habituellement par camion des lots de 45 000 lb, tandis que la quantité de pommes de terre généralement expédiée par wagon ferroviaire à partir de l'Île-du-Prince-Édouard est, dans la plupart des cas, de 80 000 lb. En raison de ces deux facteurs, l'instabilité du marché de la pomme de terre favorise l'utilisation du camion.

Le transport par camion des pommes de terre offre également l'avantage important du service porte à porte. Cet avantage est appréciable en raison non seulement de l'emplacement des exploitations agricoles mais également de celui des entrepôts. Le tableau 2.4.3 décrit les caractéristiques d'emplacement de ces entrepôts par rapport aux installations de transport. Selon ces données, seulement 4 % des installations de stockage de pommes de terre sont situées à proximité d'une voie ferrée. Les pommes de terre expédiées par rail doivent d'abord être transportées à une voie de service ferroviaire puis transbordées, ce qui entraîne une double manutention. Il est important de tenir compte également de l'emplacement du point de destination des expéditions de pommes de terre par rapport aux voies ferrées et aux voies de service. On peut supposer que, dans certains cas, les produits doivent

Tableau 2.4.2

RÉPARTITION MODALE DES EXPÉDITIONS VERS LES MARCHÉS DU CENTRE DU CANADA
(% des expéditions de pommes de terre, par poids)

Destination	Mode	Années 1977-1978	1978-1979	1979-1980
Montréal	Wagon ferroviaire	67,7	59,0	27,8
	Rail-route	4,3	13,6	26,0
	Camion	28,0	27,4	46,2
Québec, autre	Wagon ferroviaire	55,2	53,5	29,2
	Rail-route	-	4,4	1,5
	Camion	44,8	42,0	69,3
Québec, total	Wagon ferroviaire	63,4	56,9	28,3
	Rail-route	2,8	10,1	17,3
	Camion	33,8	33,0	54,4
Toronto	Wagon ferroviaire	85,3	72,5	62,4
	Rail-route	7,9	13,8	12,4
	Camion	6,8	13,7	25,2
Ontario, autre	Wagon ferroviaire	80,7	78,1	61,5
	Rail-route	-	3,9	7,0
	Camion	19,3	18,0	31,5
Ontario, total	Wagon ferroviaire	83,6	74,9	62,1
	Rail-route	5,0	9,5	10,5
	Camion	11,4	15,6	27,4
Québec et Ontario, total	Wagon ferroviaire	75,4	67,1	48,0
	Rail-route	4,1	9,8	13,4
	Camion	20,5	23,1	38,6

Tableau 2.4.3

PATRON D'EMPLACEMENT DES ENTREPÔTS DE POMMES DE TERRE

Caractéristiques d'emplacement	Région			
	Comté de Prince à l'ouest de Summerside	Comté de Prince à l'est de Summerside	Comtés de Queens et de Kings	Total Î.-P.-É.
1. Nombre d'entrepôts	86	159	212	457
2. % à proximité d'une route toutes saisons seulement	27	30	25	27
3. % à proximité d'une voie ferrée seulement	0	2	6	4
4. % à proximité d'une route toutes saisons et d'une voie ferrée	13	2	3	4
5. % non à proximité d'une route toutes saisons ni d'une voie ferrée	60	66	66	65

être transportés de la voie ferrée aux points de distribution. Ces exigences de manutention nuisent non seulement à la rentabilité mais également au niveau de service du transport ferroviaire.

De toute évidence, la répartition modale des expéditions de pommes de terre résulte des niveaux actuels de service et des conditions économiques qui y correspondent. On peut difficilement prédire, à l'heure actuelle, quel sera l'effet des conditions futures sur le choix d'un mode donné. L'augmentation du prix du carburant favorise certainement le mode ferroviaire. L'évolution des caractéristiques de l'emplacement des installations d'entreposage influera également de façon sensible sur le choix du mode de transport. Seul l'avenir nous dira dans quelle mesure le réseau ferroviaire arrivera à offrir les avantages qui, sur le plan du service aussi bien que sur celui de la rentabilité, ont été des facteurs déterminants de la transition du transport des pommes de terres vers le mode du camionnage.

L'étude origine-destination de 1979 a fourni des données très utiles à l'examen des caractéristiques de l'industrie du camionnage qui participe au transport des pommes de terre. Toutes les expéditions correspondant au code de produit 091, "légumes, frais ou réfrigérés", selon le Manuel de la classification type des produits de Statistique Canada, ont été extraites du fichier informatisé SPSS. Ces données comprennent non seulement le expéditions de pommes de terre, mais également d'autres expéditions de légumes dont l'origine ou la destination sont situées dans l'Île. Ces chiffres ont par la suite été développés à l'échelle annuelle par l'application des facteurs d'expansion utilisés pour l'enquête globale. Le tableau 2.4.4 contient les résultats d'une première analyse des mouvements interprovinciaux et intraprovinciaux.

Tableau 2.4.4

MOUVEMENTS INTRAPROVINCIAUX ET INTERPROVINCIAUX DE LÉGUMES

		Transport interprovincial	
	Transport intraprovincial	Départ Î.-P.-É.	Arrivée Î.-P.-É.
Véhicules par année	33 294	3 572	1 419
Tonnes par année	220 000	87 000	12 000

Les expéditions annuelles de légumes à partir de l'Île-du-Prince-Édouard correspondent d'assez près à ce que l'on

aurait pu supposer à partir des données de production, des rapports d'expédition et d'autres chiffres déjà présentés dans le présent rapport.

Les données ont également été traitées de manière à fournir une classification des types de camions qui ont transporté ces légumes.

Le tableau 2.4.5 indique le nombre de transporteurs publics et de transporteurs privés qui véhiculent des légumes frais ou réfrigérés dans l'Île-du-Prince-Édouard. La disposition du tableau prend la forme d'une matrice origine-destination simplifiée où les zones ont été simplement désignées comme étant soit intérieures, soit extérieures à la province. Le tableau représente ainsi la répartition des déplacements intraprovinciaux et interprovinciaux et la proportion des catégories de transporteurs qui participent à chaque segment de l'activité du transport des légumes.

Tableau 2.4.5

TRANSPORT ANNUEL PAR CAMION, INTRAPROVINCIAL ET INTERPROVINCIAL, DU PRODUIT 091 (LÉGUMES, FRAIS ET RÉFRIGÉRÉS) PAR TYPE DE TRANSPORTEUR

Origine	Destination			
	Extérieure		Intérieure	
Extérieure (à l'extérieur de l'Î.-P.-É.)	0	Sans réponse	690	Sans réponse
	297	Privé	436	Privé
	0	Public	292	Public
	0	Agricole	0	Agricole
	0	Autre	0	Autre
Intérieure (à l'intérieur de l'Î.-P.-É.)	68	Sans réponse	2 544	Sans réponse
	2 235	Privé	23 348	Privé
	1 269	Public	3 937	Public
	0	Agricole	2 982	Agricole
	0	Autre	484	Autre

Ce tableau est fort révélateur. Il y a lieu de signaler l'importance relative des transporteurs privés dans le transport interprovincial. Les transporteurs privés transportent près de deux fois plus de chargements de légumes exportés de l'Île, vraisemblablement des pommes de terre surtout, que n'en transportent les transporteurs publics. Il en va de même des expéditions de légumes destinées à l'Île-du-Prince-Édouard. Pour les expéditions intraprovinciales de légumes, on observe un volume élevé de déplacements, effectués en grande partie par des transporteurs privés.

Les caractéristiques des véhicules qui participent au transport des légumes ont également été étudiées. Les résultats de cette analyse figurent au tableau 2.4.6 qui, comme le précédent, fait état des mouvements interprovinciaux et intraprovinciaux de camions, mais, cette fois-ci, selon le type de véhicule.

Tableau 2.4.6

TRANSPORT ANNUEL PAR CAMION, INTRAPROVINCIAL ET INTERPROVINCIAL, DU PRODUIT 091 (LÉGUMES, FRAIS ET RÉFRIGÉRÉS) PAR TYPE DE VÉHICULE

Origine	Destination	
	Extérieure	Intérieure
Extérieure (à l'extérieur de l'Î.-P.-É.)	297 CS 0 T-SR	847 CS 572 T-SR
Intérieure (à l'intérieur de l'Î.-P.-É.)	779 CS 2 793 T-SR	26 809 CS 6 485 T-SR

Remarque: CS - Camion simple
T-SR - Tracteur et semi-remorque

Il ressort de ce tableau que le camion simple est le type de véhicule le plus utilisé dans les déplacements intraprovinciaux de ce produit, tandis que c'est l'unité composée du tracteur et de la semi-remorque qui sert le plus souvent dans le transport interprovincial.

En examinant le rôle du camionnage dans le transport des pommes de terre, on en arrive nécessairement à certaines conclusions. Ici comme ailleurs, on constate d'abord une insuffisance de renseignements et de données qui permettraient une analyse détaillée du phénomène. L'insuffisance générale de données s'explique en partie du fait que l'utilisation du camionnage pour le transport interprovincial des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard soit un phénomène relativement récent. À l'heure actuelle, les avantages qui découlent du transport par camion sont considérables, surtout sur le plan de la rapidité et de la flexibilité du service. À court terme, on peut donc s'attendre à voir cette activité prendre plus d'importance. L'évolution à long terme du transport par camion des pommes de terre est, par ailleurs, incertaine et dépend d'un certain nombre de facteurs difficilement prévisibles.

RÉFÉRENCES

[1] D.W. CAR, Truck Rail Competition in Canada, Commission royale d'enquête sur le transport au Canada, 1962.

[2] E.T. STEEVES, Trucking in Canada 1957-1967, Assemblée de 1969 de l'Association canadienne de camionnage.

Chapitre 3

LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE

3.1 Introduction

Une étape nécessaire pour analyser l'incidence de la réglementation économique sur l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard est l'examen approfondi de la structure économique de cette industrie. Dans le présent chapitre, on étudiera certains aspects de cette structure. L'analyse comprendra l'examen de la structure des coûts de l'industrie ainsi que de l'entreprise moyenne de l'industrie. Des questions relatives à la concentration et au capital seront également abordées, de même que le rôle du propriétaire-exploitant dans l'industrie. Comme on ne dispose que de données sur les entreprises par province de domicile, le panorama de l'industrie à l'échelle provinciale n'est pas complet.

La nature de l'industrie sera étudiée sous deux angles: d'abord, en l'isolant de l'activité dans le reste du Canada, et ensuite, en la comparant à l'industrie canadienne du camionnage. C'est pour cette raison que la structure des coûts de l'industrie est étudiée en détail. Avant de la comparer à celle d'autres secteurs géographiques, on doit établir le fondement de cette comparaison. Voilà pourquoi nous nous efforcerons d'étudier ce qui différencie l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard de l'industrie canadienne et nous tenterons d'expliquer ces différences.

La plupart des données employées dans ce chapitre ont été tirées de deux publications de Statistique Canada. Les renseignements relatifs aux finances et à l'exploitation ont été tirés presque entièrement de la publication "Entreprises de camionnage et de déménagement" et ont été complétés par les données de "L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui". Dans un cas comme dans l'autre, l'attention a porté essentiellement sur les années 1975 et 1978. D'autres renseignements ont aussi été utilisés. Certaines informations proviennent du répertoire des transports des provinces de l'Atlantique de 1979, qui est publié par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. À ces données s'ajoutent les renseignements fournis par des fonctionnaires de l'Île-du-Prince-Édouard relativement à l'immatriculation des véhicules et à l'octroi de permis d'exploitation. Lorsque des renseignements proviennent d'autres sources, ces dernières sont citées dans le texte.

3.2 Définition de l'industrie

Selon la définition de Statistique Canada, l'industrie se compose de transporteurs dont le revenu brut annuel d'exploitation est supérieur à 100 000 $. Ces données comportent un décalage d'un an. En d'autres termes, on définit l'industrie de 1978 comme étant l'ensemble des transporteurs dont le revenu dépassait les critères du revenu en 1977. Les transporteurs dont le revenu est supérieur au minimum établi sont divisés en trois catégories. Pour 1978, les transporteurs de catégorie III sont ceux qui, en 1977, avaient des revenus au moins équivalents à la limite inférieure, mais se situant en deçà d'un million de dollars. Les transporteurs de catégorie II sont ceux qui avaient des revenus s'élevant au moins à ce dernier montant, mais inférieurs à deux millions de dollars. La catégorie I comprend ceux dont le revenu en 1977 s'élevait à deux millions de dollars ou plus.

Dans la publication "Entreprises de camionnage et de déménagement" de 1978, on rapporte que 20 transporteurs routiers étaient domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard cette année-là. D'après les renseignements tirés du répertoire des transports des provinces de l'Atlantique de 1979 au 1er janvier 1979, 20 transporteurs établis à l'Île-du-Prince-Édouard détenaient un permis de transport général de marchandises. De plus, 71 transporteurs avaient un permis de transport exclusif d'un type particulier de marchandise. Ce dernier groupe comprend les transporteurs à contrat. Les deux listes se recoupent, et nous n'avons pas tenté d'y remédier. Bon nombre de transporteurs sont de petits exploitants. Si l'on ajuste les données en fonction des deux facteurs susmentionnés, le nombre de transporteurs de l'échantillon semble raisonnable, pourvu que l'analyse soit conduite en fonction des transporteurs ayant un permis de transport de marchandises. Il reste toutefois à savoir si les transporteurs de marchandises exonérées de droits sont compris dans l'échantillon.

Comme pour l'étude du Nouveau-Brunswick, il semble y avoir quelques lacunes au niveau de la définition de l'univers d'enquête pour ce qui a trait à l'Île-du-Prince-Édouard. Cela paraît attribuable en grande partie, dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, au nombre de petits transporteurs détenteurs d'un permis provincial. Comme dans le cas précédent, on ne sait pas si les transporteurs de marchandises exonérées de droits font partie de l'échantillon. Il n'a pas été possible de mieux définir la nature des exclusions. Toutefois, on devra tenir compte de ce problème au moment d'évaluer les résultats de l'analyse rapportée dans le présent chapitre.

3.3 Recettes et frais d'exploitation

Tout en gardant à l'esprit cette mise en garde, nous allons maintenant passer en revue l'exploitation de l'industrie

du transport routier des marchandises pour les années 1975 et 1978. L'objectif de l'analyse est de définir la nature de cette partie de l'industrie qui est comprise dans l'enquête de Statistique Canada et d'établir des comparaisons entre l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard et celle du reste du Canada. Le présent chapitre fournit aussi des renseignements relatifs aux finances et à l'exploitation qui serviront, ultérieurement dans le rapport, à évaluer le cadre législatif au sein duquel oeuvre l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le tableau 3.3.1 contient des renseignements détaillés relatifs aux frais et aux recettes pour l'année 1975. Cette année-là, 15 entreprises au total étaient domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard et aucune n'était assez importante pour faire partie de la catégorie I. En fait, seulement 3 des entreprises tombaient dans la catégorie II et les autres, soit plus de 80 % du total, dans la catégorie III. Les entreprises de catégorie II du tableau sont celles dont les recettes se situaient entre 0,50 et 1,99 million de dollars en 1974. Toutefois, les transporteurs de la catégorie II domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard avaient un revenu moyen de 412 000 $ seulement en 1975, situé bien au-dessous de la limite inférieure, tandis que celui des transporteurs de la catégorie III s'élevait à 301 000 $ et correspondait donc aux limites de la catégorie. Il semble qu'au moins un des transporteurs de la catégorie II aurait dû être classé dans le groupe inférieur.

En ce qui a trait aux coûts, le tableau montre que, pour les entreprises de catégorie II, les frais de transport s'élevaient à 62,7 % du total des frais d'exploitation en 1975. Les salaires inhérents au transport et le carburant représentaient 52,3 % du total des frais de transport. En 1975, les transporteurs de catégorie II n'ont versé aucune rémunération aux propriétaires-exploitants. Les frais d'entretien représentaient 20,7 % du total des coûts d'exploitation, tandis que les frais de terminus n'en représentaient que 9,7 %. Chez les entreprises de catégorie III, les frais de transport constituaient une proportion quelque peu inférieure des frais d'exploitation, soit seulement 57,3 % du total. Les salaires inhérents au transport, poste le plus important, représentaient juste un peu plus du quart du total. Les montants versés aux propriétaires-exploitants ont été minimes. Pour les entreprises de catégorie III, les frais d'entretien ont constitué une proportion moindre du total des coûts et les frais de terminus ont été proportionnellement plus élevés.

On trouve au tableau 3.3.2 des données relatives à l'industrie domiciliée au Canada en 1975. À l'échelle nationale, les frais de transport constituaient une plus forte proportion du total des dépenses d'exploitation que ce n'était le cas dans l'Île-du-Prince-Édouard pour les transporteurs de catégorie II. C'est au niveau du rôle du propriétaire-exploitant que l'on observe la divergence la plus remarquable

Tableau 3.3.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD EN 1975
(en milliers de dollars et en pourcentage)

	Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	3		12		15	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:						
Transport	1 222	-	2 651	-	3 874	-
Autre	14	-	962	-	976	-
Total	1 237	-	3 613	-	4 850	-
Frais d'exploitation:						
Transport						
Salaires	254	18,7	861	25,2	1 115	23,4
Carburant (taxe comprise)	234	17,2	456	13,4	689	14,4
Courtage	-	-	40	1,2	40	0,8
Total	851	62,7	1 955	57,3	2 773	58,1
Entretien	281	20,7	496	14,5	776	16,3
Frais de terminus	10	0,7	104	3,0	114	2,4
Frais de vente et de trafic	2	0,1	-	-	-	-
Frais d'assurance et de règlements	62	4,6	-	-	-	-
Frais d'administration et frais généraux	152	11,2	859	25,2	1 108	23,2
Total des frais d'exploitation	1 357	-	3 413	-	4 771	-
Coefficient d'exploitation	1,097		0,945		0,984	

Remarque: Il n'y avait pas de transporteurs routiers de catégorie I à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1975.

Tableau 3.3.2

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION PAR CATÉGORIE AU CANADA EN 1975
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	183		537		1 858		2 578	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	1 498,3		549,7					
Autre	33,7		24,8					
Total	1 532,0		574,5		466,3		2 572,8	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	317,9	21,7	132,8	24,0	117,9	26,7	568,6	23,1
Carburant (taxe comprise)	101,6	6,9	51,4	9,3	52,9	12,0	205,8	8,4
Courtage	159,3	10,9	82,3	14,8	39,1	8,9	280,7	11,4
Total	862,4	58,9	370,9	66,9	279,9	63,5	1 476,1	60,0
Entretien	150,2	10,3	66,3	12,0	51,7	11,7	266,1	10,8
Frais de terminus	185,3	12,5	18,5	3,3	8,9	2,0	205,8	8,4
Frais de vente et de trafic	26,9	1,8	6,3	1,1				
Frais d'assurance et de règlements	42,5	2,9	17,5	3,2				
Frais d'administration et frais généraux	198,4	13,6	75,0	13,5	100,6	22,8	511,1	20,8
Total des frais d'exploitation	1 463,8		554,4		441,0		2 459,2	
Coefficient d'opération	0,955		0,965		0,946		0,956	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1975.

dans la catégorie II et c'est sans doute celle qui explique la plupart des autres différences. En effet, pour l'année visée, on ne signale aucun versement aux propriétaires-exploitants dans l'Île-du-Prince-Édouard. Pour l'ensemble du Canada, les transporteurs de catégorie II ont payé, au cours de la même année, 82,3 millions de dollars en frais de location de camions avec chauffeurs (propriétaires-exploitants), soit 14,8 % du total des dépenses d'exploitation. À cela correspond la proportion moins forte du total des frais d'exploitation que représentent, à l'échelle du Canada, les dépenses en carburant et les dépenses d'entretien. Malgré la plus grande importance des propriétaires-exploitants à l'échelle de l'ensemble du pays, les traitements au titre des dépenses de transport, exprimés en pourcentage du total des frais d'exploitation, y étaient d'un tiers supérieurs à ceux du secteur représenté par l'Île-du-Prince-Édouard dans l'industrie. Tel que prévu, les frais de terminus ainsi que les dépenses au titre du trafic et des ventes étaient plus importants à l'échelle du Canada.

Des différences analogues existent entre les entreprises de catégorie III de la province et celles du reste du pays, bien que le degré de différence ne soit pas, dans ce cas, tellement important. Comme pour la catégorie II, il existe des différences notables en ce qui a trait à l'importance relative du propriétaire-exploitant. Les montants versés aux propriétaires-exploitants représentent à peine moins de 9 % des frais d'exploitation à l'échelle du pays, mais seulement 1,2 % de ces frais pour les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard. Les traitements sont légèrement plus importants à l'échelle de l'ensemble du pays et les coûts du carburant légèrement plus importants dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard. Les frais d'exploitation, comme les frais de terminus, sont plus élevés à l'Île-du-Prince-Édouard.

Des données relatives aux entreprises de catégorie I et à l'industrie dans son ensemble figurent également dans le tableau 3.3.2. Elles ne sont étudiées en détail ni dans un cas ni dans l'autre, car, en l'absence des entreprises de catégorie I de l'Île-du-Prince-Édouard, une telle analyse est dépourvue de sens.

Des données de l'année 1978 relatives à l'industrie du camionnage domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard sont présentées au tableau 3.3.3. Comme c'était le cas en 1975, aucune entreprise de la catégorie I n'était domiciliée dans ce territoire. Au cours de la période, le nombre d'entreprises faisant partie de l'enquête est passé de 15 à 20 et cet accroissement a été entièrement imputable à la catégorie III.

En ce qui concerne les recettes de 1978, les recettes moyennes par catégorie se situaient à l'intérieur des limites des catégories définies par Statistique Canada. Les recettes moyennes de la catégorie II s'élevaient à 1,125 million de dollars, alors que celles de la catégorie III s'élevaient à

Tableau 3.3.3

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD EN 1978
(en milliers de dollars et en pourcentage)

	Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	3		17		20	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:						
Transport	2 956	-	4 325	-	7 282	-
Autre	418	-	471	-	889	-
Total	3 374	-	4 796	-	8 170	-
Frais d'exploitation:						
Transport						
Salaires	441	13,8	975	23,2	1 416	19,1
Carburant (taxe comprise)	423	13,2	699	16,6	1 122	15,2
Courtage	551	17,2	114	2,7	665	9,0
Total	2 223	69,4	2 454	58,4	4 631	62,6
Entretien	424	13,2	643	15,3	1 067	14,4
Frais de terminus	-	-	58	1,4	58	0,8
Frais de vente et de trafic	23	0,7	-	-	-	-
Frais d'assurance et de règlements	149	4,7	-	-	-	-
Frais d'administration et frais généraux	383	12,0	1 045	24,9	1 646	22,2
Total des frais d'exploitation	3 202	-	4 200	-	7 402	-
Coefficient d'exploitation	0,949		0,876		0,906	

Remarque: Il n'y avait pas de transporteurs routiers de catégorie I à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1978.

0,282 million de dollars. En 1975, les recettes des entreprises de catégorie II représentaient 25,5 % des recettes des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard, même si cette catégorie n'englobait que 20 % des entreprises. En 1978, leurs recettes représentaient 41,3 % des recettes totales, même si la catégorie II n'englobait que 15 % des entreprises cette année-là. Le degré de concentration, de prime abord au moins, semble avoir augmenté. Nous étudierons cette question ultérieurement.

En ce qui concerne les coûts, les frais de transport exprimés en proportion du total des dépenses d'exploitation pour les transporteurs de catégorie II ont monté en flèche entre les deux années pour atteindre 69,4 % en 1978. Dans ce groupe de dépenses, le changement le plus notable a trait au rôle du propriétaire-exploitant. Alors qu'aucun paiement n'a été versé aux propriétaires-exploitants en 1975, ce type de paiement a représenté 17,2 % du total des dépenses d'exploitation en 1978. En raison de la nouvelle importance du propriétaire-exploitant, la proportion du total des frais d'exploitation attribuable aux salaires inhérents au transport et aux coûts de carburant a fortement diminué entre les deux années. Comme on s'y attendait, le nouveau rôle du propriétaire-exploitant a aussi réduit les dépenses d'entretien en proportion du total des frais, bien que, dans les trois catégories, les dépenses aient augmenté considérablement de 1975 à 1978. Les frais de terminus ont pratiquement été éliminés entre ces deux années et les autres catégories de dépenses ont augmenté quelque peu.

L'importance du propriétaire-exploitant a également augmenté légèrement entre les deux années dans le cas des entreprises de catégorie III domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Ce poste de dépense représentait 1,2 % du total des frais d'exploitation en 1975 et 2,7 % en 1978. Le total des dépenses au titre du transport, exprimé en proportion du total des frais d'exploitation, a décliné légèrement entre les deux années. Les coûts d'entretien ont diminué tandis que les dépenses d'administration et les dépenses générales ont augmenté légèrement.

Le tableau 3.3.4 fait état des données visant l'industrie domiciliée au Canada en 1978. Comme pour l'analyse des données de 1975, l'analyse comparative n'a porté que sur les catégories II et III.

Pour ce qui a trait aux transporteurs de catégorie II, en 1978, les paiements versés aux propriétaires-exploitants, exprimés en pourcentage du total des frais d'exploitation, ont été plus considérables pour les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard que pour les transporteurs de l'ensemble du Canada. Les dépenses au titre du transport ont représenté une part légèrement plus importante du total des frais d'exploitation pour l'Île-du-Prince-Édouard. Les salaires inhérents au transport ont été relativement moins

Tableau 3.3.4

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION PAR CATÉGORIE AU CANADA EN 1978
(en millions de dollars et en pourcentage)

	Catégorie I		Catégorie II		Catégorie III		Toutes catégories	
Nombre d'établissements	272		657		2 660		3 589	
Détail	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)	($)	(%)
Recettes d'exploitation:								
Transport	2 538,0		725,0					
Autre	64,0		17,0					
Total	2 602,0		742,0		677,0		4 021,0	
Frais d'exploitation:								
Transport								
Salaires	569,0	22,6	170,0	24,1	161,0	25,6	900,0	23,3
Carburant (taxe comprise)	167,0	6,6	69,0	9,8	78,0	12,4	314,0	8,1
Courtage	351,0	13,0	114,0	16,2	66,0	10,5	531,0	13,8
Total	1 516,0	60,2	473,0	67,0	404,0	64,2	2 393,0	62,1
Entretien	283,0	11,2	88,0	12,5	82,0	13,0	453,0	11,8
Frais de terminus	293,0	11,6	20,0	2,8	12,0	1,9	325,0	8,4
Frais de vente et de trafic	48,0	1,9	8,0	0,1				
Frais d'assurance et de règlements	74,0	2,9	23,0	3,2				
Frais d'administration et frais généraux	306,0	12,1	95,0	13,5	131,0	20,8	685,0	17,8
Total des frais d'exploitation	2 520,0		706,0		629,0		3 856,0	
Coefficient d'opération	0,968		0,951		0,929		0,959	

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1978.

importants pour l'Île-du-Prince-Édouard, tandis que le contraire est vrai dans le cas des coûts du carburant.

Pour les transporteurs de catégorie III à l'échelle du pays, les recettes au titre du transport ont représenté 64,2 % du total des frais d'exploitation en 1978, soit 5 points de pourcentage de plus que celles du secteur de l'Île-du-Prince-Édouard. Une grande part de cette différence peut sans doute être attribuée aux différents rôles joués par le propriétaire-exploitant d'un territoire à l'autre. En dépit de l'importance plus considérable du propriétaire-exploitant à l'échelle du pays, les salaires inhérents au transport, exprimés en pourcentage du total des frais d'exploitation, y ont également été plus considérables. Les coûts d'entretien ont été relativement plus importants pour l'Île-du-Prince-Édouard comme l'ont été les dépenses d'administration et les dépenses générales, tandis que les frais de terminus ont été légèrement plus importants à l'échelle du Canada.

De façon générale, les activités des transporteurs de catégorie II se sont considérablement modifiées au cours de la période visée par l'étude. La modification majeure s'est faite au niveau du rôle du propriétaire-exploitant. Inexistant en 1975, le rôle du propriétaire-exploitant est devenu relativement plus important à l'Île-du-Prince-Édouard qu'à l'échelle du Canada en 1978. Il est impossible de déterminer si ce phénomène est attribuable à un changement du mode d'exploitation des entreprises ou à une entrée dans l'industrie, par voie d'acquisitions de transporteurs qui avaient déjà recours aux services des propriétaires-exploitants dans d'autres territoires, ou à une combinaison de ces deux facteurs. On a constaté, par ailleurs, d'importantes différences entre l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard et celle de l'ensemble du pays.

Pour les transporteurs de catégorie III, toutefois, le changement structurel n'a pas été du même degré au cours des deux années. Bien qu'il y ait eu un certain déplacement de l'importance relative des divers éléments de coûts, la structure de la catégorie est demeurée essentiellement la même au cours de la période d'enquête. On peut en dire autant de la catégorie III de l'industrie à l'échelle du Canada et, par conséquent, les différences observées d'un territoire à l'autre en 1975 ont subsisté en 1978. En conséquence, il existe d'importantes différences entre les deux catégories à l'échelle provinciale.

Dans la section 3.4 du présent chapitre, on étudie l'industrie en fonction de l'entreprise moyenne.

3.4 Les transporteurs routiers: l'entreprise moyenne

Diverses moyennes ont été calculées pour l'industrie, par catégorie et pour l'ensemble des catégories, pour les années

1975 et 1978. Ces données fournissent des comparaisons non seulement entre les catégories domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard, mais aussi entre l'industrie provinciale du camionnage et celle de l'industrie du pays. La conjoncture dans certains autres territoires provinciaux est aussi étudiée. Ces autres secteurs géographiques comprennent le Québec (étant donné que l'industrie de cette province est généralement considérée comme la plus réglementée au Canada) et l'Alberta (considérée par la plupart comme la province la moins réglementée).

À ce stade-ci, il est nécessaire de présenter certaines mises en garde au lecteur et de lui expliquer ce qui semble être des omissions. En ce qui concerne les mises en garde, il est nécessaire de se rappeler que le rôle du propriétaire-exploitant diffère d'un territoire à l'autre et que, dans le cas des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard, l'importance de ce rôle varie au cours de la période d'enquête. Ce rôle est très important au Nouveau-Brunswick, car les dépenses à cet effet représentent 39,9 % du total des frais d'exploitation pour l'ensemble des catégories. En 1978, c'est uniquement à Terre-Neuve (27,9 %), en Saskatchewan (30,6 %) et en Alberta (30,7 %) que la rémunération des propriétaires-exploitants se rapproche des trois quarts de ce qu'elle représente au Nouveau-Brunswick. À l'autre extrême, c'est dans la province de Québec que les propriétaires-exploitants jouent le rôle le moins important; leur rémunération n'y a représenté que 5,7 % du total des frais d'exploitation en 1978. Bien qu'il n'ait pas été possible de constater les conséquences exactes de ce facteur, on ne doit pas oublier son existence au moment de comparer les rapports ou les moyennes de certaines provinces. Une deuxième mise en garde porte sur la taille relativement petite de l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard et sur le fait qu'aucun transporteur de catégorie I n'est domicilié dans ce territoire. Quant aux omissions, il est clair que les données de tonnes-milles n'ont pas été utilisées. Tandis qu'il existe des données de millage par catégorie selon la province de domicile, il n'existe aucune estimation du nombre de tonnes transportées. Il a donc été impossible de calculer des ratios aussi courants que le revenu moyen par tonne-mille. De plus, il est à noter que les données n'ont pas fait l'objet d'une analyse de régression. On a estimé que ces données n'étaient pas suffisamment homogènes pour se prêter à une analyse et que l'interprétation des résultats pourrait porter à confusion. Par conséquent, seuls certains ratios ont été calculés. Le tableau 3.4.1 fait état de données par catégorie et de données d'ensemble pour l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que de données relatives à certains autres territoires provinciaux. Les diverses moyennes fournissent une coupe transversale de l'entreprise type selon la catégorie et le territoire. On constate immédiatement qu'aucune entreprise de catégorie I n'est domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard. En conséquence, pour ce qui est de cette province, l'interprétation des résultats du poste "Toutes les catégories" doit être faite avec prudence.

En 1975, l'entreprise moyenne de catégorie II domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard était considérablement plus petite que celle des autres territoires énumérés dans le tableau 3.4.1. Cette entreprise n'employait que 52 % des effectifs, ne disposait que de 59 % des immobilisations et ne gagnait que 38 % des recettes réalisées par l'entreprise canadienne moyenne de catégorie II. De plus, l'entreprise moyenne de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard versait des traitements et salaires beaucoup moins élevés. L'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard se situe au-dessous de la limite inférieure de la catégorie établie par Statistique Canada, vraisemblablement en raison du fait qu'au moins une des entreprises a connu une très forte baisse de recettes en 1975 comparativement à 1974 ou à 1978. Dans les autres provinces étudiées, les recettes moyennes sont bien au-dessus de la limite inférieure. Le cas de l'Île-du-Prince-Édouard pour 1975 semble porter à confusion et les comparaisons intertemporelles doivent être interprétées avec prudence.

En 1975, la taille de l'entreprise moyenne de catégorie III domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard était plus grande qu'elle ne l'était dans tout autre territoire visé par l'étude, si on la mesure en fonction du nombre moyen d'employés et des recettes moyennes. Seules les entreprises de catégorie III domiciliées au Québec égalaient celles de l'Île-du-Prince-Édouard au chapitre de l'actif moyen. Par contre, en appliquant le critère du millage moyen, on constatait que l'entreprise de l'Île-du-Prince-Édouard était la plus petite parmi celles des territoires visés par l'étude, ce qui signifie qu'il s'agit du secteur géographique le plus restreint et que les petites entreprises ont tendance à limiter leur activité au secteur intraprovincial. Enfin, pour ce qui est de la rémunération moyenne des employés, d'après le tableau, il est évident que l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard est bien au-dessous de la moyenne canadienne. Plus on s'éloigne de l'Île-du-Prince-Édouard vers l'ouest, plus la rémunération moyenne croît pour culminer en Alberta.

Dans l'ensemble, l'entreprise type de catégorie III domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975 semble plus proche de la limite supérieure de la catégorie que ne l'étaient les entreprises types des autres territoires visés par l'étude. Si l'on considère les deux catégories, on constate que l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard est plus proche de la ligne de démarcation entre les catégories II et III que celles du reste du pays.

Avant d'étudier les données de 1978, on doit noter l'utilisation des données de 1976 plutôt que celles de 1975 aux fins de comparaison du millage. Les données sur le millage de 1975 ont été rejetées en raison du fait qu'elles ne fournissaient pas, lorsqu'on les combine aux données sur le carburant, de résultats cohérents sur le plan du carburant. Ainsi, les calculs fondés sur les données de 1975 relatives au carburant et

Tableau 3.4.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MOYENNES DIVERSES POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES EN 1975 (1)

Catégories	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen ($)	Revenus moyens (millions de $)	Actif moyen (millions de $)	Millage moyen parcouru (en millions)
Catégorie I					
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	155,5	9 410	8,12	4,42	2,54
Québec	243,4	11 719	6,62	5,09	4,48
Ontario	308,6	12 965	9,56	6,18	5,54
Alberta	171,0	12 425	7,59	4,54	3,87
Canada	260,6	12 638	8,37	5,41	4,71
Catégorie II					
Île-du-Prince-Édouard	16,7	8 440	0,41	0,35	- (2)
Nouveau-Brunswick	37,3	9 520	1,22	0,66	1,22
Québec	40,1	11 000	1,13	0,65	0,94
Ontario	31,1	11 866	1,07	0,63	1,02
Alberta	23,3	12 657	1,04	0,51	0,81
Canada	31,9	11 540	1,07	0,59	0,91
Catégorie III					
Île-du-Prince-Édouard	12,5	8 400	0,30	0,18	
Nouveau-Brunswick	7,0	6 821	0,21	0,13	0,23
Québec	10,1	9 060	0,26	0,18	0,27
Ontario	9,0	9 788	0,26	0,16	0,25
Alberta	7,8	10 106	0,26	0,17	0,28
Canada	8,9	9 602	0,25	0,17	0,26
Toutes catégories					
Île-du-Prince-Édouard	13,3	8 410	0,32	0,21	0,23
Nouveau-Brunswick	22,6	9 327	0,89	0,49	0,58
Québec	31,1	10 893	0,84	0,58	0,73
Ontario	45,7	12 377	1,42	0,90	1,05
Alberta	21,0	11 866	0,87	0,50	0,63
Canada					

Notes: (1) On s'est servi des chiffres de 1976 au lieu de ceux de 1975 (voir texte).

(2) Compris dans les chiffres de Terre-Neuve.

Source: Calculs d'après les chiffres parus dans: Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1975.

En 1975, l'entreprise moyenne de catégorie II domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard était considérablement plus petite que celle des autres territoires énumérés dans le tableau 3.4.1. Cette entreprise n'employait que 52 % des effectifs, ne disposait que de 59 % des immobilisations et ne gagnait que 38 % des recettes réalisées par l'entreprise canadienne moyenne de catégorie II. De plus, l'entreprise moyenne de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard versait des traitements et salaires beaucoup moins élevés. L'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard se situe au-dessous de la limite inférieure de la catégorie établie par Statistique Canada, vraisemblablement en raison du fait qu'au moins une des entreprises a connu une très forte baisse de recettes en 1975 comparativement à 1974 ou à 1978. Dans les autres provinces étudiées, les recettes moyennes sont bien au-dessus de la limite inférieure. Le cas de l'Île-du-Prince-Édouard pour 1975 semble porter à confusion et les comparaisons intertemporelles doivent être interprétées avec prudence.

En 1975, la taille de l'entreprise moyenne de catégorie III domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard était plus grande qu'elle ne l'était dans tout autre territoire visé par l'étude, si on la mesure en fonction du nombre moyen d'employés et des recettes moyennes. Seules les entreprises de catégorie III domiciliées au Québec égalaient celles de l'Île-du-Prince-Édouard au chapitre de l'actif moyen. Par contre, en appliquant le critère du millage moyen, on constatait que l'entreprise de l'Île-du-Prince-Édouard était la plus petite parmi celles des territoires visés par l'étude, ce qui signifie qu'il s'agit du secteur géographique le plus restreint et que les petites entreprises ont tendance à limiter leur activité au secteur intraprovincial. Enfin, pour ce qui est de la rémunération moyenne des employés, d'après le tableau, il est évident que l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard est bien au-dessous de la moyenne canadienne. Plus on s'éloigne de l'Île-du-Prince-Édouard vers l'ouest, plus la rémunération moyenne croît pour culminer en Alberta.

Dans l'ensemble, l'entreprise type de catégorie III domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975 semble plus proche de la limite supérieure de la catégorie que ne l'étaient les entreprises types des autres territoires visés par l'étude. Si l'on considère les deux catégories, on constate que l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard est plus proche de la ligne de démarcation entre les catégories II et III que celles du reste du pays.

Avant d'étudier les données de 1978, on doit noter l'utilisation des données de 1976 plutôt que celles de 1975 aux fins de comparaison du millage. Les données sur le millage de 1975 ont été rejetées en raison du fait qu'elles ne fournissaient pas, lorsqu'on les combine aux données sur le carburant, de résultats cohérents sur le plan du carburant. Ainsi, les calculs fondés sur les données de 1975 relatives au carburant et

Tableau 3.4.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MOYENNES DIVERSES POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES EN 1975 (1)

Catégories	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen ($)	Revenus moyens (millions de $)	Actif moyen (millions de $)	Millage moyen parcouru (en millions)
Catégorie I					
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	155,5	9 410	8,12	4,42	2,54
Québec	243,4	11 719	6,62	5,09	4,48
Ontario	308,6	12 965	9,56	6,18	5,54
Alberta	171,0	12 425	7,59	4,54	3,87
Canada	260,6	12 638	8,37	5,41	4,71
Catégorie II					
Île-du-Prince-Édouard	16,7	8 440	0,41	0,35	- (2)
Nouveau-Brunswick	37,3	9 520	1,22	0,66	1,22
Québec	40,1	11 000	1,13	0,65	0,94
Ontario	31,1	11 886	1,07	0,63	1,02
Alberta	23,3	12 657	1,04	0,51	0,81
Canada	31,9	11 540	1,07	0,59	0,91
Catégorie III					
Île-du-Prince-Édouard	12,5	8 400	0,30	0,18	
Nouveau-Brunswick	7,0	6 821	0,21	0,13	0,23
Québec	10,1	9 060	0,26	0,18	0,27
Ontario	9,0	9 788	0,26	0,16	0,25
Alberta	7,8	10 106	0,26	0,17	0,28
Canada	8,9	9 602	0,25	0,17	0,26
Toutes catégories					
Île-du-Prince-Édouard	13,3	8 410	0,32	0,21	0,23
Nouveau-Brunswick	22,6	9 327	0,89	0,49	0,58
Québec	31,1	10 893	0,84	0,58	0,73
Ontario	45,7	12 377	1,42	0,90	1,05
Alberta	21,0	11 866	0,87	0,50	0,63
Canada					

Notes: (1) On s'est servi des chiffres de 1976 au lieu de ceux de 1975 (voir texte).

(2) Compris dans les chiffres de Terre-Neuve.

Source: Calculs d'après les chiffres parus dans: Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1975.

au millage donnent un rendement de 3,462 milles au gallon en Nouvelle-Écosse et de 18,429 milles au gallon au Nouveau-Brunswick. Par contre, les données de 1976 ont fourni des résultats cohérents et ont donc été retenues aux fins de l'analyse.

Le tableau 3.4.2 fait état de données de 1978 relatives à l'entreprise moyenne par catégorie et pour toutes les catégories dans les mêmes territoires. Il n'existe aucune entreprise de catégorie I dans l'Île-du-Prince-Édouard et les données portant sur la catégorie I sont présentées à des fins de comparaison avec celles des autres provinces. Seules les données relatives aux catégories II et III seront étudiées en détail.

Les données de 1978 dont fait état le tableau 3.4.2 montrent que, pour tous les territoires, les recettes moyennes correspondent à la définition des catégories de Statistique Canada. Dans le cas des entreprises de catégorie II, la moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard se situe au-dessus de celle de l'Ontario et n'est que très peu inférieure à la moyenne nationale. Cette moyenne est toutefois très inférieure à celles du Nouveau-Brunswick, de l'Alberta et du Québec. Dans ce cas, tout au moins, le degré de réglementation ne semble pas influer sur les recettes moyennes. Du point de vue du nombre d'employés par entreprise, l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard affiche un chiffre inférieur à celui de la moyenne canadienne, mais supérieur à celui de l'Alberta. Les provinces du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario dépassent toutes la moyenne canadienne. Si l'on utilise l'actif moyen comme mesure, le classement est le même, mais les positions du Québec et du Nouveau-Brunswick sont inversées. Dans ce cas, il est intéressant de noter que le Québec, province où les entreprises sont fortement réglementées, affiche l'actif moyen le plus élevé. L'Alberta, où le degré de réglementation est moindre, affiche la valeur la moins élevée. C'est le résultat que prévoit la théorie de la réglementation. Enfin, pour ce qui est de la catégorie II, et sur le plan du millage moyen, le segment de l'industrie représenté par l'Île-du-Prince-Édouard n'a été devancé que par le Nouveau-Brunswick parmi les territoires comparés. Ces deux provinces, aussi bien que le Québec et l'Ontario, ont affiché des valeurs supérieures à la moyenne canadienne.

Idéalement, il serait utile d'examiner l'évolution de la situation dans l'Île-du-Prince-Édouard en comparant les deux années d'enquête. Les résultats d'une telle comparaison seraient malheureusement de portée limitée en raison d'insuffisances déjà signalées au niveau des données relatives à cette catégorie pour l'année 1975.

En analysant les caractéristiques d'exploitation de la catégorie III, on s'aperçoit que, tout comme en 1975, l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard est plus grande que

Tableau 3.4.2

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MOYENNES DIVERSES POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES EN 1978

Catégories	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen ($)	Revenus moyens (millions de $)	Actif moyen (millions de $)	Millage moyen parcouru (en millions)
Catégorie I					
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	152,3	13 134	9,62	3,86	1,82
Québec	265,5	16 168	9,47	5,55	4,11
Ontario	255,7	16 780	10,68	6,29	4,66
Alberta	129,1	17 594	8,11	4,76	2,93
Canada	219,8	16 831	9,56	5,46	3,90
Catégorie II					
Île-du-Prince-Édouard	22,7	11 265	1,12	0,57	0,77
Nouveau-Brunswick	28,7	12 891	1,41	0,67	0,86
Québec	29,8	14 538	1,16	0,76	-
Ontario	25,9	14 730	1,09	0,66	-
Alberta	22,3	16 201	1,22	0,49	-
Canada	25,5	14 917	1,13	0,65	0,69
Catégorie III					
Île-du-Prince-Édouard	8,1	9 562	0,28	0,18	0,22
Nouveau-Brunswick	6,0	10 746	0,24	0,11	0,23
Québec	7,4	11 745	0,26	0,16	0,20
Ontario	7,1	11 362	0,26	0,14	0,20
Alberta	6,1	12 337	0,26	0,16	0,18
Canada	6,7	11 868	0,25	0,14	0,19
Toutes catégories					
Île-du-Prince-Édouard	10,3	10 122	0,41	0,24	0,30
Nouveau-Brunswick	19,5	12 504	1,06	0,45	0,43
Québec	29,4	15 039	1,07	0,65	0,57
Ontario	37,5	15 783	1,54	0,90	0,78
Alberta	17,3	16 041	0,96	0,52	0,46
Canada	26,3	15 553	1,12	0,64	0,56

Source: Calculs d'après les chiffres parus dans: Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1978.

celles des autres territoires visés par l'étude, que la mesure employée soit le nombre moyen d'employés, l'actif moyen ou les recettes moyennes. Sur le plan du millage en 1978, contrairement à la situation qui prévalait en 1976, l'Île-du-Prince-Édouard occupe le deuxième rang parmi les territoires visés par l'étude, derrière le Nouveau-Brunswick. Du point de vue du revenu moyen de l'employé, c'est de nouveau l'entreprise moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard qui verse le traitement ou le salaire le moins élevé. On doit peut-être noter, par souci de clarté, que les montants utilisés sont exprimés en valeurs nominales. On n'a pas tenté de les ajuster en fonction de l'inflation. Sans modifier le classement relatif, un tel rajustement aurait permis de constater dans tous les cas, de 1975 à 1978, une réduction en termes réels non seulement de l'actif moyen mais également des recettes moyennes de l'entreprise moyenne.

Idéalement, la méthode consisterait à établir et à estimer les paramètres d'un certain nombre d'équations servant à expliquer le comportement des entreprises au chapitre des coûts. Un tel exercice serait en grande partie inutile en raison des difficultés d'interprétation des résultats qui découlent de différences manifestes au niveau de sous-groupes visés par l'étude. Il serait nécessaire de disposer au préalable de données beaucoup plus fiables sur la question de l'activité du propriétaire-exploitant, sur les volumes de trafic et sur la nature des expéditions (particulièrement les chargements complets et partiels). Pour le moment, ces données n'existent pas.

3.5 Degré de concentration dans l'industrie

On mesure habituellement la concentration en fournissant des données sur la proportion de la production totale attribuable à un certain nombre d'entreprises d'une industrie donnée. On trouve donc généralement des rapports de concentration correspondant à quatre ou huit entreprises d'une industrie, par exemple. On ne peut cependant pas mesurer ainsi la productivité dans le cas qui nous occupe. On a donc choisi de définir des indicateurs de remplacement de la concentration. Au niveau de l'ensemble du Canada, on a retenu comme indicateurs la proportion du total des recettes d'exploitation de l'industrie qui correspond, d'une part, aux 100 entreprises les plus importantes et celle qui correspond, d'autre part, à l'ensemble des entreprises de catégorie I. Pour la province de l'Île-du-Prince-Édouard, on utilise le rapport entre les recettes d'exploitation des transporteurs de catégorie II (trois transporteurs tombaient dans cette catégorie durant les années auxquelles les données correspondent) et l'ensemble des recettes d'exploitation de toutes les entreprises de catégorie II et de catégorie III (aucun transporteur de catégorie I n'était domicilié dans cette province). Ces données figurent au tableau 3.4.3.

Tableau 3.4.3

RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DE TRANSPORT PARMI DIVERS GROUPES AU CANADA ET À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD DE 1975 À 1978
(pourcentages)

Groupe	1975	1976	1977	1978
Î.-P.-É., catégorie II	25,5	(1)	35,2	41,3
Canada, 100 premières	53,0	53,0	51,0	50,0
Canada, catégorie I	62,0	64,0	65,0	67,0

Source: Calculs fondés sur Entreprises de camionnage et de déménagement.

(1) Pour l'année 1976, il n'existe pas de données portant uniquement sur la catégorie II pour l'Î.-P.-É.

En 1975, 1977 et 1978, trois entreprises faisaient partie de la catégorie II de l'industrie du camionnage (transport de marchandises) de l'Île-du-Prince-Édouard. C'est ce sous-groupe qui a été retenu puisqu'il était impossible d'obtenir des données au sujet des quatre transporteurs les plus importants. Il y a lieu de signaler que le résultat obtenu ne correspond pas à la mesure habituelle de la concentration, mais représente néanmoins la meilleure approximation possible dans les circonstances. Comme on l'a déjà signalé, il n'y avait aucun transporteur de catégorie I dans la province durant la période visée par l'étude; les trois transporteurs de catégorie II étaient donc les plus importants de l'industrie.

À partir des données du tableau 3.4.3, on peut supposer qu'il existe un degré moindre de concentration, chez les transporteurs domiciliés dans l'Île-du-Prince-Édouard que chez les transporteurs canadiens en général ou ceux du Nouveau-Brunswick. En 1975, la catégorie II représentait 20 % des entreprises domiciliées et 25,5 % du total des recettes d'exploitation. En 1978, la catégorie II représentait 15 % des entreprises et 41,3 % du total des recettes d'exploitation. On peut conclure que le degré de concentration est demeuré faible durant cette période, malgré une certaine tendance à la hausse.

3.6 Rôle du propriétaire-exploitant

Il a déjà été établi que le propriétaire-exploitant n'a joué qu'un rôle de faible envergure en 1975 dans l'industrie du transport routier de marchandises de la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Selon les données de Statistique Canada, les transporteurs de catégorie II n'ont versé aucune rémunération aux propriétaires-exploitants en 1975, tandis que de tels versements n'ont représenté que 1,2 % de l'ensemble des frais d'exploitation pour la catégorie III. Globalement, pour l'ensemble du Canada, la rémunération des propriétaires-exploitants a représenté 11,4 % du total des frais d'exploitation. En 1978, toutefois, la rémunération versée aux propriétaires-exploitants de l'Île-du-Prince-Édouard par les transporteurs de catégorie II représentait 17,2 % du total des frais d'exploitation, soit une proportion légèrement supérieure au pourcentage correspondant de 16,2 % pour l'ensemble du Canada. Pour la catégorie III, les pourcentages comparatifs étaient de 2,7 % et de 10,5 %, respectivement, aux niveaux de la province et du pays. Les données globales ne sont pas fournies puisqu'elles risqueraient d'induire en erreur en l'absence de transporteurs de catégorie I au niveau provincial.

À partir des données de 1978, on peut supposer que l'importance relative des propriétaires-exploitants dans le secteur de l'industrie correspondant à la catégorie II a été à peu près la même aux deux paliers. Le rôle accru du propriétaire-exploitant au niveau provincial donne cependant à penser que l'industrie a connu une évolution structurelle considérable au cours de la période visée par l'étude et il s'agit là d'un phénomène qu'il ne faudrait pas perdre de vue à l'avenir. Pour ce qui a trait au secteur de l'industrie correspondant à la catégorie III, l'importance relative du rôle de propriétaire-exploitant demeure très faible dans l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à l'ensemble du pays.

On constate l'importance inégale du rôle du propriétaire-exploitant tant à l'échelle provinciale qu'à l'échelle de l'ensemble du Canada. Il y a donc lieu, semble-t-il, d'examiner en profondeur le rôle du propriétaire-exploitant dans les diverses juridictions canadiennes. Il s'agit là d'un objectif qui déborde le cadre de la présente étude.

3.7 Structure de la propriété

La dernière question qui sera abordée dans cette section du rapport est celle qui a trait à la structure de propriété des sociétés de transport domiciliées dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. En ce qui concerne les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard, en 1978, elles étaient toutes trois constituées en corporation. Au niveau de l'ensemble du Canada, 647 des 657 entreprises étaient constituées de la sorte. Il s'agissait également de la forme

juridique de propriété la plus répandue parmi les entreprises de catégorie III, dont 14 sur 17 étaient constituées en corporation au niveau provincial en 1978, par rapport à 1 757 sur 2 660 pour l'ensemble du pays. L'Île-du-Prince-Édouard comptait deux sociétés à propriétaire unique et une société en nom collectif. Pour l'ensemble du pays, les chiffres correspondants étaient de 721 et de 173 respectivement. Il n'existait pas d'autre forme de propriété au niveau provincial. Pour l'ensemble du Canada, il y avait en outre quatre entreprises de type coopératif et cinq autres formes juridiques de propriété. Les structures d'exploitation étaient donc à peu près les mêmes aux deux paliers.

3.8 Résumé et conclusions

Dans ce chapitre, on a examiné la structure de l'industrie des transporteurs routiers de marchandises domiciliés dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard en guise d'entrée en matière à l'analyse de la réglementation du camionnage.

Les recherches ont permis d'établir que la définition des diverses catégories de transporteurs utilisée par Statistique Canada comporte certaines difficultés. En raison de la petite taille de l'échantillon dans cette province, les comparaisons longitudinales sont difficiles puisque certains transporteurs changent de catégorie d'une année à l'autre. De plus, il semble y avoir des carences importantes au niveau de la représentativité des données par rapport à l'ensemble de l'industrie, et il est recommandé que des mesures de redressement soient prises afin de corriger cette lacune.

C'est sans doute l'absence de transporteurs de catégorie I dans l'Île-du-Prince-Édouard qui distingue le plus l'industrie de cette province de celle de l'ensemble du Canada. En 1975, la proportion de transporteurs faisant partie de la catégorie II était à peu près la même aux deux paliers et la proportion de transporteurs de catégorie III était légèrement supérieure dans la province. En 1978, la proportion des transporteurs de catégorie II de la province était inférieure à la proportion canadienne et le pourcentage de transporteurs de catégorie III y était donc plus important.

En 1975, on constatait des différences de structure entre l'industrie des transporteurs domiciliés dans la province et l'ensemble de l'industrie. Pour ce qui est des transporteurs de catégorie II, c'est surtout au niveau du rôle du propriétaire-exploitant que se manifestait la différence. Le rôle du propriétaire-exploitant était nul au niveau provincial tandis que cette activité représentait pratiquement 15 % du total des frais d'exploitation au niveau de l'ensemble du pays. Cette situation donnait lieu à d'autres écarts, par exemple, la proportion moindre des dépenses de carburant et d'entretien au

niveau de l'ensemble du pays. On observait des différences analogues chez les transporteurs de catégorie III, mais elles n'avaient pas la même importance.

Les données de 1978 ont permis de constater l'évolution de la structure de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard. L'importance nouvelle du propriétaire-exploitant dans les activités des transporteurs de catégorie II en a été l'illustration la plus saisissante. Cette année-là, en effet, la rémunération versée aux propriétaires-exploitants a constitué une proportion des dépenses légèrement plus importante au niveau provincial qu'au niveau de l'ensemble. Les frais globaux de transport ont été quelque peu supérieurs au niveau provincial et ce fut également le cas des dépenses de carburant. Les salaires ont cependant constitué une proportion moindre du total à ce niveau. Pour ce qui est de la catégorie III, on a pu constater que les frais de transport constituaient une proportion plus considérable du total des frais au niveau de l'ensemble du pays, et il semble que cette différence soit surtout attribuable à l'importance relative du propriétaire-exploitant. Somme toute, on peut tirer la conclusion que la structure des entreprises de catégorie II domiciliées dans l'Île-du-Prince-Édouard a évolué davantage que celle des entreprises de catégorie III.

Eu égard aux caractéristiques de l'entreprise moyenne, on a pu constater que, en 1975, la taille de l'entreprise moyenne de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard était de beaucoup inférieure à celle de l'entreprise homologue canadienne, quelle qu'en soit la mesure. Au niveau des entreprises de catégorie III, la taille de l'entreprise provinciale était supérieure à celle de l'entreprise homologue canadienne lorsque l'on mesurait l'effectif, les recettes et l'actif moyens. Elle versait un traitement moyen inférieur et son millage moyen était beaucoup plus faible, facteurs qui relèvent sans doute autant de la géographie que de toute autre cause. Comme on l'a déjà expliqué, le millage dont il est question est celui de 1976.

Pour ce qui est des entreprises de catégorie II en 1978, les recettes moyennes de l'entreprise de l'Île-du-Prince-Édouard n'étaient que légèrement inférieures à celles de l'entreprise homologue canadienne et son actif moyen, tout comme son effectif, étaient inférieurs à la moyenne canadienne. Au chapitre du millage moyen, cependant, l'entreprise typique de l'Île-du-Prince-Édouard devançait l'entreprise canadienne. Sur le plan de la moyenne de l'effectif, de l'actif et des recettes pour l'année 1978, l'entreprise moyenne de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard a dépassé l'entreprise canadienne. Le millage a également été plus élevé au niveau provincial. Pour la catégorie II comme pour la catégorie III, cependant, la rémunération moyenne des employés est de beaucoup inférieure à la moyenne nationale.

Sur le plan du degré de concentration, on constate une concentration relativement plus faible de l'industrie des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a lieu de souligner que l'indicateur de concentration utilisé laisse à désirer. De plus, on a constaté une nette augmentation du degré de concentration de 1975 à 1978, mais il s'agissait d'un échantillon de taille réduite.

En 1975, le propriétaire-exploitant n'a eu que très peu d'importance dans l'industrie des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Pour ce qui a trait aux entreprises de catégorie II, le rôle du propriétaire-exploitant a augmenté considérablement au cours de la période, de sorte que, en 1978, son importance était plus grande au niveau provincial qu'au niveau de l'ensemble du Canada. En raison de l'insuffisance des données, on ne saisit pas encore très bien le rôle du propriétaire-exploitant, tant dans cette province qu'ailleurs. Le rôle du propriétaire-exploitant devrait faire l'objet d'une étude approfondie distincte. Une telle étude déborde le cadre de la présente enquête.

Tout comme au niveau de l'ensemble du Canada, la société constituée en corporation est la forme juridique de propriété la plus répandue dans l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard. À ce chapitre, il n'existe aucune différence réelle d'un palier à l'autre.

niveau de l'ensemble du pays. On observait des différences analogues chez les transporteurs de catégorie III, mais elles n'avaient pas la même importance.

Les données de 1978 ont permis de constater l'évolution de la structure de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard. L'importance nouvelle du propriétaire-exploitant dans les activités des transporteurs de catégorie II en a été l'illustration la plus saisissante. Cette année-là, en effet, la rémunération versée aux propriétaires-exploitants a constitué une proportion des dépenses légèrement plus importante au niveau provincial qu'au niveau de l'ensemble. Les frais globaux de transport ont été quelque peu supérieurs au niveau provincial et ce fut également le cas des dépenses de carburant. Les salaires ont cependant constitué une proportion moindre du total à ce niveau. Pour ce qui est de la catégorie III, on a pu constater que les frais de transport constituaient une proportion plus considérable du total des frais au niveau de l'ensemble du pays, et il semble que cette différence soit surtout attribuable à l'importance relative du propriétaire-exploitant. Somme toute, on peut tirer la conclusion que la structure des entreprises de catégorie II domiciliées dans l'Île-du-Prince-Édouard a évolué davantage que celle des entreprises de catégorie III.

Eu égard aux caractéristiques de l'entreprise moyenne, on a pu constater que, en 1975, la taille de l'entreprise moyenne de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard était de beaucoup inférieure à celle de l'entreprise homologue canadienne, quelle qu'en soit la mesure. Au niveau des entreprises de catégorie III, la taille de l'entreprise provinciale était supérieure à celle de l'entreprise homologue canadienne lorsque l'on mesurait l'effectif, les recettes et l'actif moyens. Elle versait un traitement moyen inférieur et son millage moyen était beaucoup plus faible, facteurs qui relèvent sans doute autant de la géographie que de toute autre cause. Comme on l'a déjà expliqué, le millage dont il est question est celui de 1976.

Pour ce qui est des entreprises de catégorie II en 1978, les recettes moyennes de l'entreprise de l'Île-du-Prince-Édouard n'étaient que légèrement inférieures à celles de l'entreprise homologue canadienne et son actif moyen, tout comme son effectif, étaient inférieurs à la moyenne canadienne. Au chapitre du millage moyen, cependant, l'entreprise typique de l'Île-du-Prince-Édouard devançait l'entreprise canadienne. Sur le plan de la moyenne de l'effectif, de l'actif et des recettes pour l'année 1978, l'entreprise moyenne de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard a dépassé l'entreprise canadienne. Le millage a également été plus élevé au niveau provincial. Pour la catégorie II comme pour la catégorie III, cependant, la rémunération moyenne des employés est de beaucoup inférieure à la moyenne nationale.

Sur le plan du degré de concentration, on constate une concentration relativement plus faible de l'industrie des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a lieu de souligner que l'indicateur de concentration utilisé laisse à désirer. De plus, on a constaté une nette augmentation du degré de concentration de 1975 à 1978, mais il s'agissait d'un échantillon de taille réduite.

En 1975, le propriétaire-exploitant n'a eu que très peu d'importance dans l'industrie des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Pour ce qui a trait aux entreprises de catégorie II, le rôle du propriétaire-exploitant a augmenté considérablement au cours de la période, de sorte que, en 1978, son importance était plus grande au niveau provincial qu'au niveau de l'ensemble du Canada. En raison de l'insuffisance des données, on ne saisit pas encore très bien le rôle du propriétaire-exploitant, tant dans cette province qu'ailleurs. Le rôle du propriétaire-exploitant devrait faire l'objet d'une étude approfondie distincte. Une telle étude déborde le cadre de la présente enquête.

Tout comme au niveau de l'ensemble du Canada, la société constituée en corporation est la forme juridique de propriété la plus répandue dans l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard. À ce chapitre, il n'existe aucune différence réelle d'un palier à l'autre.

Chapitre 4

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE DANS L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD: DESCRIPTION

4.1 Introduction

L'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard, comme celle d'autres territoires, est assujettie à deux types de réglementation. Premièrement, certaines lois permettent de réglementer les véhicules à moteur et les autres unités de transport routier sur le plan de la conduite. Le second type de réglementation porte sur les aspects économiques du camionnage comme le contrôle de l'accès au secteur et la tarification. La présente section du rapport traite du premier aspect susmentionné de la réglementation du camionnage dans l'Île-du-Prince-Édouard en vertu du Highway Traffic Act et du Roads Act.

C'est le secrétaire provincial qui est chargé de l'application du Prince Edward Island Highway Traffic Act (1974). Cette loi contient un grand nombre de dispositions réglementaires qui portent sur la sécurité et l'efficacité de la conduite des véhicules dans le réseau routier provincial. On y trouve une description détaillée des règlements routiers et des exigences relatives à l'enregistrement et à l'immatriculation des véhicules. Cette loi présente un intérêt certain pour l'industrie du camionnage puisqu'elle a des incidences directes sur les conditions d'exploitation et de conduite des véhicules.

4.2 Immatriculation des véhicules

Aux termes du Highway Traffic Act, c'est le Registraire des véhicules à moteur qui est chargé de l'immatriculation de tous les véhicules à moteur utilisant le réseau routier de la province. Les camions font généralement partie de la catégorie des véhicules à moteur commerciaux ou des véhicules commerciaux dont la définition comprend, aux termes de la Loi, tout véhicule conçu ou adapté en vue du transport de produits, d'articles ou de marchandises. La catégorie comprend donc les camions de toutes dimensions et n'exclut que les voitures de tourisme et les tracteurs agricoles.

Les camions et les véhicules tracteurs doivent être immatriculés et les frais d'immatriculation correspondent au poids brut du véhicule. Le tableau 4.2.1 contient une énumération de certains frais annuels d'immatriculation correspondant à diverses dimensions de véhicules. La liste comprend des camions simples et des véhicules articulés

immatriculés comme véhicules d'une seule unité. La remorque commerciale ou la semi-remorque peut faire l'objet d'une immatriculation distincte; les frais d'immatriculation correspondent alors également au poids brut et peuvent varier jusqu'à une limite supérieure de 60 $ par année.

Tableau 4.2.1

FRAIS ANNUELS D'IMMATRICULATION DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Poids brut du véhicule allant jusqu'à (lb)	Frais annuels ($)
3 000	14,00
10 000	67,00
25 000	277,00
50 000	577,00
100 000	1 157,00
110 500	1 267,00

Tout véhicule commercial dont le poids brut est supérieur à 8 000 lb peut être immatriculé pour un tiers de l'année. Cela permet au camionneur de répartir les frais d'immatriculation sur trois versements plutôt que de verser un seul montant annuel. Cette disposition du règlement assure également une certaine flexibilité sur le plan du camionnage saisonnier.

4.3 Réglementation relative au poids des véhicules dans l'Île-du-Prince-Édouard

Bien que la réglementation routière en général soit issue du Highway Traffic Act, c'est dans le cadre du Règlement du Roads Act (1979) que s'inscrivent les lignes directrices qui régissent la réglementation relative au poids. En vertu de cette loi, il relève de la compétence du ministre de la Voirie de décréter des règlements relatifs au poids des véhicules qui utilisent le système routier de la province.

C'est en vertu de ce règlement de 1970 que la province de l'Île-du-Prince-Édouard a autorisé l'augmentation des maximums de charge permis pour le système routier provincial. Ce règlement portait la charge limite d'un essieu avant à 10 000 lb et celle d'un essieu arrière (simple) à 20 000 lb. La limite de charge de l'essieu tandem était portée à 35 000 lb. On autorisait ainsi des maximums de poids total en charge de 45 000 lb dans le cas d'un camion simple à essieu arrière tandem et de 80 000 lb dans le cas d'un véhicule articulé dont le

tracteur et la semi-remorque sont munis d'essieux arrière tandem. Tout en autorisant une augmentation considérable de la taille des véhicules pouvant circuler sur les routes de l'Île-du-Prince-Édouard, ces modifications se limitaient à la sommation des poids des essieux simples et des essieux tandem.

Par une modification subséquente du Roads Act adoptée en 1975, on rendait encore plus cohérente la procédure de détermination des maximums de taille et de poids de camion. En vertu du nouveau règlement, les poids autorisés étaient fonction non seulement de la configuration des essieux mais également de la distance entre les axes des essieux et du poids ponctuel des pneus sur la chaussée. Le nouveau règlement ne modifiait pas les limites de charge autorisées des ensembles moins lourds que les véhicules articulés de 80 000 lb. Cependant, en faisant également dépendre les charges limites des distances entre les axes des essieux, on a rationalisé davantage le calcul.

Le règlement de 1975 a eu comme effet important de donner droit de cité à la remorque à essieu triple. Des modifications analogues apportées en 1970 au règlement du Nouveau-Brunswick portant sur les limites de charge ont permis aux remorques à essieu triple de connaître une vogue extraordinaire parmi les poids lourds. Les modifications apportées au règlement de l'Île-du-Prince-Édouard en 1975 ont permis d'utiliser ce type de véhicule plus lourd pour le camionnage interprovincial.

Pour ce qui a trait au véhicule articulé à remorque à essieu triple, on a autorisé l'augmentation du maximum de charge de l'essieu avant (direction) de 10 000 lb à 13 000 lb, à condition que la largeur de contact des pneus avant soit de 11 po. En combinant ce type de pneu et la configuration d'essieux voulue, on pouvait pour la première fois faire circuler dans le réseau routier un camion dont le poids brut en charge atteignait 110 500 lb.

Comme pour le Nouveau-Brunswick, ces nouvelles limites de charge correspondent à la formule dite "Ontario Bridge Formula" et les véhicules à essieu triple ne peuvent circuler que sur les routes qui répondent à des normes plus exigeantes au chapitre des structures de ponts et de chaussées. Le règlement modifié de 1975 du Roads Act énumère les itinéraires que peuvent emprunter les camions dont le poids brut est supérieur à 80 000 lb. La description de ces itinéraires figure au tableau 4.3.1.

Il y a lieu de signaler que l'Île-du-Prince-Édouard n'autorise pas sur son réseau routier toutes les configurations et que la province s'est montrée réticente à permettre la circulation des trains doubles et des trains routiers.

Tableau 4.3.1

ITINÉRAIRES DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD QUE PEUVENT EMPRUNTER LES CAMIONS DONT LE POIDS BRUT EN CHARGE EST SUPÉRIEUR À 80 000 lb

13.1	Route 1	- de Borden à Charlottetown à Wood Islands
13.2	Route 1A	- de Borden à Summerside
13.3	Route 3	- de Cherry Valley à Georgetown
13.4	Route 4	- de la route 3 à Montague
13.5	Route 2	- de Charlottetown à Souris
13.6	Route 2	- de Charlottetown à Kensington et à Tignish
13.7	Route 151	- de Elmsdale à Alberton
13.8	Route 107	- de Read's Corner à Traveller's Rest
13.9	Route 142	- de la route 2 à O'Leary
13.10	Route 121	- de Sherbrooke à Summerside, via Granville Street

Les règlements et les tableaux relatifs aux normes de charge figurent à l'appendice A.

Les données de l'enquête d'origine et de destination de 1979 ont fourni des renseignements sur l'utilisation actuelle de véhicules plus lourds sur les routes de l'Île-du-Prince-Édouard. Le tableau 4.3.2 donne le nombre et le pourcentage de certains types d'ensemble aux postes d'enquête situés dans la province. Les trois catégories de véhicules retenues pour l'enquête de 1979 sont énumérées ci-après:

1. camion simple;

2. camion simple et remorque (train routier); et

3. ensemble tracteur semi-remorque (véhicule articulé).

Le train routier n'est pas un type d'ensemble commun: il s'agit d'une remorque attelée à un camion d'une seule unité. Sur l'Île, ce type d'ensemble sert au transport des pommes de terre. On constate d'après ces chiffres que le camion simple est l'épine dorsale de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard. Les données du poste Borden permettent de supposer que le véhicule articulé domine dans les flux de camionnage interprovinciaux.

Tableau 4.3.2

NOMBRE ET POURCENTAGE DE TYPES DE CAMIONS DONT LE CHAUFFEUR A FAIT L'OBJET D'UNE ENTREVUE À CHAQUE POSTE

Poste	Camion simple		Camion et remorque		Ensemble tracteur semi-remorque	
	(nombre)	(%)	(nombre)	(%)	(nombre)	(%)
Woodstock	167	65	28	11	61	24
Miscouche	176	72	21	8	46	19
Bedeque	172	58	33	11	-	-
Borden	52	31	18	11	93	57
Pleasant Valley	158	66	24	10	56	23
Stanley Bridge	39	78	9	18	2	4
Cymbria	61	86	3	4	7	8
New Haven	154	58	19	7	92	34
Melton	190	70	26	9	54	20
Marshfield	180	83	9	4	27	13
Hazelbrook	182	69	11	4	72	27
Wood Island	59	73	6	7	16	20
Brudenell	152	78	11	6	30	16
Souris	199	84	8	3	31	13
Elmsdale	65	78	8	10	10	12
New Annan	106	74	13	9	25	17
Brockvale	12	75	0	0	4	25

Afin d'en savoir davantage sur les configurations des ensembles, on a classé les types de véhicules selon le nombre d'essieux. Les résultats de ce recoupement des configurations et des trois types de véhicules visés par l'étude figurent au tableau 4.3.3.

Tableau 4.3.3

RECOUPEMENT DES TYPES DE CAMIONS SELON LE NOMBRE D'ESSIEUX DU VÉHICULE

Type de véhicule	2	3	4	5	6
Camion simple	1538/72,4 %	578/27,2 %	86/0,4 %	-	-
Camion et remorque	-	88/35,6 %	40/16,2 %	110/44 %	9/4,0 %
Ensemble tracteur semi-remorque	-	38/5,0 %	53/7,0 %	610/80 %	52/6,9 %

Ce tableau se rapporte à tous les types d'ensembles de camions de dimensions supérieures à celles de la camionnette ou de la fourgonnette. Parmi les camions simples, c'est le camion à deux essieux qui prédomine. Parmi les ensembles tracteur semi-remorque, le véhicule articulé à cinq essieux prédomine largement. L'ensemble à essieu triple, ou le véhicule articulé à six essieux, occupe maintenant une place assez importante comme type de configuration.

4.4 Restrictions de poids au printemps

Tout en autorisant l'augmentation des limites de charge des pneus et des essieux dans le réseau routier provincial, le ministère de la Voirie de l'Île-du-Prince-Édouard a exercé un contrôle attentif de la résistance du réseau routier. Cette préoccupation revêt une importance toute particulière au printemps, alors que le dégel annuel affaiblit la structure de la chaussée. On a donc reconnu la nécessité d'imposer des limites de charge en période de dégel et des contrôles de charge sont exercés durant cette période critique.

Pour contrôler la résistance de la chaussée, le ministère de la Voirie de l'Île-du-Prince-Édouard applique la méthode de la poutre benkelman.

On considère les itinéraires énumérés au tableau 4.3.1 comme faisant partie du réseau routier toutes saisons de l'Île-du-Prince-Édouard et les camions peuvent y circuler à l'année longue à la charge limite. Sur les autres routes, les maximums de charge par essieu sont limités à 10 000 lb dans le cas de

l'essieu avant et à 12 000 lb dans le cas de tout autre essieu. En plus de la période de limitation intégrale des charges, il existe certaines périodes de limitation partielle où les limites de charge ne s'appliquent qu'à 70 ou 50 %. La figure 4.4.1 fournit une description des charges pour les huit dernières années.

Il y a lieu de signaler que, durant cette période de limitation des charges, on permet aux véhicules de transporter des charges allant jusqu'au maximum de poids total en charge entre 5 heures et 10 heures du matin, si la température s'abaisse à un niveau inférieur à -6°C.

Les limites de poids en période de dégel ont une incidence toute particulière sur les expéditions de pommes de terre de l'Île. Comme on l'a souligné au chapitre 2 du présent rapport, la plupart des installations d'expédition de pommes de terre sont situées le long de routes locales auxquelles s'appliquent les limites de poids en période de dégel. L'application des restrictions saisonnières coïncide avec la période d'expédition de pommes de terre la plus intense, celle de l'acheminement vers l'extérieur des pommes de terre de semence. Il s'agit là, probablement, d'un facteur déterminant du choix de mode dont il a été question au chapitre 2.

À l'exception des autobus scolaires, tous les véhicules sont assujettis aux limites de poids en période de dégel ainsi que toutes les sortes de marchandises. Le ministère des Transports accorde des permis spéciaux aux usagers que ces restrictions frappent trop lourdement.

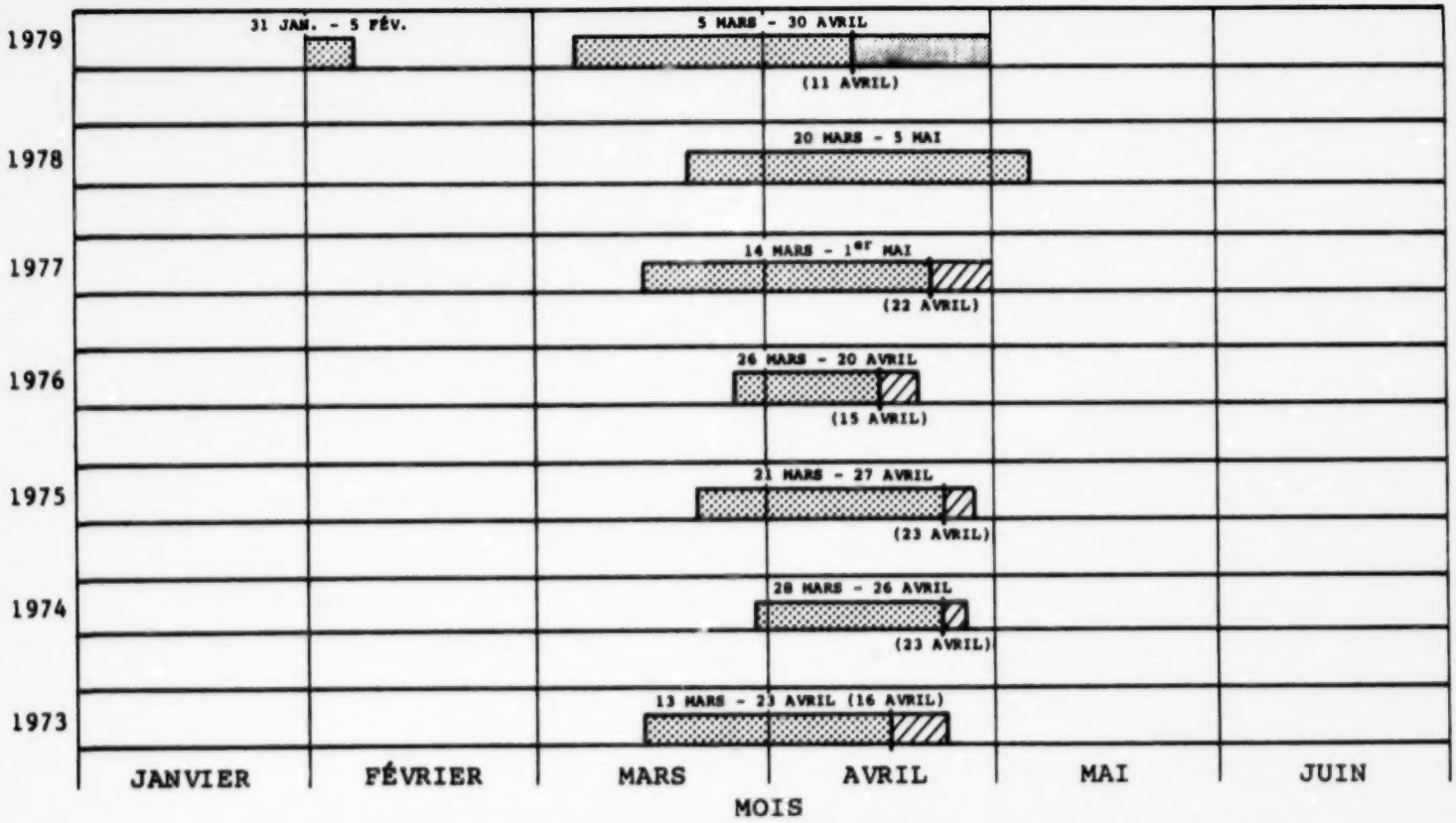
Ce sont les inspecteurs du ministère de la Voirie qui assurent le respect des limites de poids en vigueur en période de dégel. Au printemps, le contrôle du poids des véhicules est effectué au moyen de bascules portatives par vérification ponctuelle le long des routes. Tout véhicule en surcharge est en situation d'infraction et fait l'objet d'une amende. Le véhicule est également immobilisé tant que son poids n'est pas ramené aux limites de la charge permise.

4.5 Sécurité

Les grandes lignes du cadre d'exploitation du système de transport routier de l'Île-du-Prince-Édouard sont contenues dans le Highway Traffic Act. Cette loi et son Règlement régissent le domaine du transport routier, de la circulation et de la sécurité routière. Certaines parties de la Loi ne s'appliquent qu'aux camions. Ces aspects particuliers touchent notamment les dimensions et les charges; certains détails relatifs au chargement et à la sécurité du chargement sont traités de façon très explicite. Les paragraphes qui suivent exposent un certain nombre de questions relatives à la sécurité qui intéressent particulièrement l'industrie du camionnage.

Figure 4.4.1

PÉRIODES DE LIMITES DE CHARGE DANS LA PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD



Il y a lieu de signaler que les camions doivent être soumis annuellement à une inspection. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, tous les véhicules, à l'exception des camions agricoles, doivent être inspectés chaque année.

Les limites de vitesse qui s'appliquent au système routier provincial varient selon le type de circulation et selon les conditions de conduite. Sur les principales artères de circulation où existe un certain degré de contrôle d'accès, la vitesse limite affichée est de 90 km/h. On réserve habituellement cette limite de vitesse aux routes dont la géométrie longitudinale et transversale ainsi que le contrôle d'accès sont adéquats.

Sur les autres routes, la limite de vitesse affichée est de 80 km/h, sauf aux endroits où les conditions locales peuvent justifier une baisse de cette limite, dans certains cas à 50 km/h. Dans le réseau collecteur, la limite de vitesse est généralement de 80 km/h lorsque les conditions le permettent. La vitesse limite sur les routes locales est généralement inférieure et, en l'absence de limite affichée, la vitesse limite implicite est de 80 km/h.

La province de l'Île-du-Prince-Édouard collabore avec le gouvernement du Canada à la mise au point d'une politique et de mesures de réglementation relatives au transport des produits dangereux. Les résultats de cette collaboration ont donné lieu, en avril 1981, à l'adoption d'une loi par l'assemblée législative de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette loi n'a pas encore été sanctionnée, mais elle le sera vraisemblablement très bientôt et la province de l'Île-du-Prince-Édouard disposera alors d'une législation adéquate sur le transport des marchandises dangereuses dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Chapitre 5

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

La réglementation économique du camionnage est le plus souvent justifiée en invoquant la protection des intérêts d'un groupe particulier. Dans certains cas, on soutient que les consommateurs ou les utilisateurs des services de transport doivent être protégés et la réglementation prend alors habituellement la forme d'un contrôle de l'accroissement des taux. Dans d'autres, on prétend qu'il faut protéger les entreprises l'une de l'autre; en l'occurrence, la réglementation est généralement assurée par un contrôle des taux minimums destiné à éviter toute concurrence nuisible ou dommageable. Ces objectifs sont évidemment incompatibles à certains égards. Dans d'autres circonstances, certains sont d'avis qu'il doit y avoir interfinancement en raison des conditions imposées aux transporteurs en matière de prestation de services publics et qu'il faut, par conséquent, éviter que les transporteurs dont les itinéraires font l'objet d'un trafic intense et sont habituellement plus lucratifs n'aient à soutenir une concurrence accrue, afin que les revenus soient suffisants pour permettre l'interfinancement. Enfin, il est parfois affirmé que le contrôle de l'entrée dans l'industrie a pour but d'assurer son expansion méthodique et de permettre l'établissement d'un équilibre approximatif entre l'offre et la demande, puisque les répercussions d'une capacité excédentaire substantielle sont jugées non souhaitables.

C'est dans ce contexte général que sera fait l'examen de la réglementation du camionnage à l'Île-du-Prince-Édouard. Entre autres questions, il s'agit de déterminer dans quelle mesure cette réglementation permet d'atteindre les objectifs précisés plus haut. Comme c'est le cas dans la plupart des provinces, la réglementation du camionnage à l'Île-du-Prince-Édouard émane des lois tant fédérales que provinciales. En vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, en conséquence de l'affaire Winner, le Parlement a délégué à la "Prince Edward Island Motor Carrier Board" le pouvoir de régir les entreprises de transport routier extraprovincial pour compte d'autrui. Quant à la réglementation du transport routier intraprovincial pour compte d'autrui, cette Commission tient ses pouvoirs en vertu de la loi provinciale dite Motor Carrier Act.

Dans le présent chapitre, nous examinons d'abord cette loi (Motor Carrier Act) et les dispositions du Règlement connexe afin de dégager le contexte dans lequel la réglementation du camionnage doit être effectuée. Nous nous penchons ensuite sur la mise en application du Règlement pour évaluer à quel point

les mesures prises par l'organisme de réglementation sont conformes aux concepts théoriques de la réglementation. Nous cherchons également à préciser dans quelle mesure le règlement appliqué dans cette province permet d'atteindre les objectifs qui servent habituellement à justifier la réglementation.

5.1 Législation pertinente: Motor Carrier Act et Règlement

Les dispositions législatives pertinentes sont énoncées dans le Motor Carrier Act de l'Île-du-Prince-Édouard, dans ses modifications et dans les dispositions du Règlement qui en émane. Comme nous l'avons déjà souligné, certaines dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada peuvent également être applicables.

À l'Île-du-Prince-Édouard, la réglementation des entreprises de camionnage relève de la "Public Utilities Commission". En vertu du MCA, les transporteurs qui désirent entrer dans l'industrie doivent présenter une demande écrite à la Commission en inscrivant l'information requise sur la formule établie par elle. Après avoir reçu la demande, la Commission fixe et annonce publiquement la date de l'audience. Toutes les demandes font l'objet d'une audience. Toute personne qui désire contester une demande peut le faire pourvu que le requérant et la Commission soient informés par écrit, dix jours avant la date de l'audience, des raisons de l'opposition. La Commission peut décider d'imposer des frais à l'opposant si elle juge que l'objection n'est pas justifiée. Toute personne que la demande intéresse, de l'avis de la Commission, peut se présenter à l'audience. Lorsqu'il s'agit de décider s'il y a lieu d'émettre un permis, la Loi stipule que la Commission doit:

> prendre en considération les services de transport déjà fournis par une société de chemin de fer ou un transporteur détenant un permis, la permanence du service proposé et sa continuité durant les périodes de l'année où les routes sont praticables, ainsi que les répercussions possibles du service proposé sur les autres services de transport existants. (Paragraphe 3 (17)). (traduction)

La Commission a le pouvoir d'accéder à la demande dans son ensemble ou en partie. Toutefois, le permis ne peut être émis avant que le requérant n'ait prouvé qu'il est convenablement assuré.

En vertu de l'article 5, les permis ne peuvent être vendus, loués, cédés ni transférés sans l'approbation préalable de la Commission. Cette approbation n'est donnée qu'après une audience publique et elle est aussi requise en cas de fusion combinaison ou de fusion absorption. Les droits conférés par le

permis doivent être exercés dans les trente jours qui suivent son émission, sans quoi le permis est annulé. L'article 9 stipule qu'il ne peut y avoir interruption du service de transport par autobus sans approbation de la Commission, ce qui donne à entendre qu'il n'y a donc pas de contrôle sur la sortie des transporteurs de l'industrie. En vertu de l'article 10 de la Loi, il est interdit d'exploiter une entreprise de transport public par autobus ou par camion à l'Île-du-Prince-Édouard sans permis de la Commission, à moins d'exemptions précises à ce sujet.

L'article 11 de la Loi traite des véhicules faisant l'objet d'exemptions. Ne sont pas assujettis aux dispositions de la Loi les véhicules utilisés aux fins suivantes:

a) tout véhicule qui sert exclusivement à la réalisation de travaux publics du gouvernement fédéral ou provincial;

b) tout véhicule qui sert exclusivement au transport:

- de produits agricoles non conditionnés et cultivés par le propriétaire du véhicule, du point de production au marché ou au point de transbordement;
- de produits de la mer non conditionnés qui ont été produits ou pris en charge par le propriétaire du véhicule, du point de production ou de débarquement au marché ou au point de transbordement;
- d'arbres non traités, de billes, de bois à pâte, d'étais de mine, de poteaux ou de produits forestiers similaires;

c) tout véhicule appartenant à un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron ou utilisé par ou pour l'un d'eux, et habituellement utilisé à une ou plusieurs des fins énumérées à l'alinéa b); ou

d) tout véhicule qui sert exclusivement au transport de biens qui appartiennent véritablement au propriétaire du véhicule à moteur.

En outre, il existe une disposition en vertu de laquelle la Commission peut, par voie d'ordonnance, préciser d'autres fins auxquelles un autobus ou un camion peuvent être utilisés sans permis. Elle peut aussi définir des conditions dans lesquelles un transporteur n'est pas assujetti aux dispositions de la Loi. Aux termes de ces dispositions, et selon l'information fournie

les mesures prises par l'organisme de réglementation sont conformes aux concepts théoriques de la réglementation. Nous cherchons également à préciser dans quelle mesure le règlement appliqué dans cette province permet d'atteindre les objectifs qui servent habituellement à justifier la réglementation.

5.1 Législation pertinente: Motor Carrier Act et Règlement

Les dispositions législatives pertinentes sont énoncées dans le Motor Carrier Act de l'Île-du-Prince-Édouard, dans ses modifications et dans les dispositions du Règlement qui en émane. Comme nous l'avons déjà souligné, certaines dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada peuvent également être applicables.

À l'Île-du-Prince-Édouard, la réglementation des entreprises de camionnage relève de la "Public Utilities Commission". En vertu du MCA, les transporteurs qui désirent entrer dans l'industrie doivent présenter une demande écrite à la Commission en inscrivant l'information requise sur la formule établie par elle. Après avoir reçu la demande, la Commission fixe et annonce publiquement la date de l'audience. Toutes les demandes font l'objet d'une audience. Toute personne qui désire contester une demande peut le faire pourvu que le requérant et la Commission soient informés par écrit, dix jours avant la date de l'audience, des raisons de l'opposition. La Commission peut décider d'imposer des frais à l'opposant si elle juge que l'objection n'est pas justifiée. Toute personne que la demande intéresse, de l'avis de la Commission, peut se présenter à l'audience. Lorsqu'il s'agit de décider s'il y a lieu d'émettre un permis, la Loi stipule que la Commission doit:

> prendre en considération les services de transport déjà fournis par une société de chemin de fer ou un transporteur détenant un permis, la permanence du service proposé et sa continuité durant les périodes de l'année où les routes sont praticables, ainsi que les répercussions possibles du service proposé sur les autres services de transport existants. (Paragraphe 3 (17)). (traduction)

La Commission a le pouvoir d'accéder à la demande dans son ensemble ou en partie. Toutefois, le permis ne peut être émis avant que le requérant n'ait prouvé qu'il est convenablement assuré.

En vertu de l'article 5, les permis ne peuvent être vendus, loués, cédés ni transférés sans l'approbation préalable de la Commission. Cette approbation n'est donnée qu'après une audience publique et elle est aussi requise en cas de fusion combinaison ou de fusion absorption. Les droits conférés par le

permis doivent être exercés dans les trente jours qui suivent son émission, sans quoi le permis est annulé. L'article 9 stipule qu'il ne peut y avoir interruption du service de transport par autobus sans approbation de la Commission, ce qui donne à entendre qu'il n'y a donc pas de contrôle sur la sortie des transporteurs de l'industrie. En vertu de l'article 10 de la Loi, il est interdit d'exploiter une entreprise de transport public par autobus ou par camion à l'Île-du-Prince-Édouard sans permis de la Commission, à moins d'exemptions précises à ce sujet.

L'article 11 de la Loi traite des véhicules faisant l'objet d'exemptions. Ne sont pas assujettis aux dispositions de la Loi les véhicules utilisés aux fins suivantes:

a) tout véhicule qui sert exclusivement à la réalisation de travaux publics du gouvernement fédéral ou provincial;

b) tout véhicule qui sert exclusivement au transport:

- de produits agricoles non conditionnés et cultivés par le propriétaire du véhicule, du point de production au marché ou au point de transbordement;
- de produits de la mer non conditionnés qui ont été produits ou pris en charge par le propriétaire du véhicule, du point de production ou de débarquement au marché ou au point de transbordement;
- d'arbres non traités, de billes, de bois à pâte, d'étais de mine, de poteaux ou de produits forestiers similaires;

c) tout véhicule appartenant à un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron ou utilisé par ou pour l'un d'eux, et habituellement utilisé à une ou plusieurs des fins énumérées à l'alinéa b); ou

d) tout véhicule qui sert exclusivement au transport de biens qui appartiennent véritablement au propriétaire du véhicule à moteur.

En outre, il existe une disposition en vertu de laquelle la Commission peut, par voie d'ordonnance, préciser d'autres fins auxquelles un autobus ou un camion peuvent être utilisés sans permis. Elle peut aussi définir des conditions dans lesquelles un transporteur n'est pas assujetti aux dispositions de la Loi. Aux termes de ces dispositions, et selon l'information fournie

par des représentants du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, les transporteurs de sel pour les chaussées et de bière ne sont pas tenus d'avoir un permis.

L'article 12 de la Loi dispose que le secrétaire provincial peut nommer des inspecteurs pour assurer l'application de la Loi et des dispositions du Règlement. L'article 14 traite de l'annulation du certificat d'immatriculation. Le paragraphe 14(2) porte que, après avoir mené une enquête lui permettant de conclure qu'un camion avait été utilisé sans permis et après avoir donné au propriétaire du véhicule un avis préalable d'au moins huit jours, la Commission peut faire connaître sa décision (sous forme de certificat) au bureau du secrétaire provincial. Ce dernier est tenu de suspendre immédiatement le certificat d'immatriculation du véhicule et de reprendre les plaques émises jusqu'à ce que le transporteur ait obtenu un permis valide. Le paragrahe 14(3) prévoit des mesures semblables lorsqu'il s'avère qu'un transporteur utilise un véhicule pour transporter des marchandises autres que celles qui sont autorisées par le permis, ou que le véhicule n'est pas équipé convenablement pour transporter en toute sécurité les marchandises en question.

En vertu de l'article 16, tous les transporteurs qui détiennent un permis doivent équiper leurs véhicules conformément aux dispositions du Highway Traffic Act ou selon toute autre norme d'équipement que la Commission peut établir. En vertu de l'article 18, tous les véhicules utilisés pour le transport public doivent être munis d'un extincteur approuvé. Aux termes des paragraphes 21(2) et 21(3), l'âge minimum des chauffeurs est fixé à 18 ans et chacun d'eux doit détenir un permis de chauffeur valide. L'article 25 confère au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de promulguer des règlements d'application de la Loi qui touchent de nombreux aspects du transport.

L'article 26 de la Loi porte sur les tarifs. Il précise qu'aucun droit ne doit être perçu avant que le tarif n'ait été déposé auprès de la Commission et approuvé par elle. La Commission peut approuver un tarif en totalité ou en partie. L'article 27 exige que le transporteur utilise un connaissement acceptable, mais il contient aussi une disposition un peu particulière selon laquelle aucun explosif ne doit être transporté, sauf en vertu des dispositions de la Loi sur les explosifs. Les amendes sont fixées à l'article 28; un montant de 25 $ pour la première infraction, de 50 $ pour la deuxième et de 200 $ pour les infractions subséquentes. L'article 31 prévoit une dispense de la taxe municipale. L'article 32 stipule que tout accident doit être signalé à la Commission.

Dans l'ensemble, les dispositions du Règlement établi en vertu de la Loi sont le reflet de cette dernière de sorte qu'il n'y a pas lieu d'en faire un examen particulier si ce n'est dans un cas, celui des tarifs. En effet, il semble y

avoir divergence entre la Loi et le Règlement à cet égard. La loi stipule que les tarifs doivent être déposés auprès de la Commission et approuvés par elle. Par contre, le paragraphe 19(1) du règlement précise:

> qu'aucun transporteur détenant un permis ne doit demander, accepter ou proposer, pour le transport de marchandises, un tarif différent de ceux dont la Commission a accepté le dépôt, à moins de déposer le nouveau tarif dans les quinze jours suivant sa date d'entrée en vigueur. (nous soulignons) (traduction)

La Loi semble protéger les utilisateurs des services de transport contre les transporteurs qui cherchent à profiter de leur avantage concurrentiel. En revanche, ce n'est pas le cas de la disposition pertinente du Règlement qui laisse entendre, dans le cas des camions du moins, qu'il suffit de déposer un tarif pour qu'il entre en vigueur.

Un document intitulé "Le cadre institutionnel de l'industrie canadienne du camionnage: le secteur public, volume I", fournit des renseignements supplémentaires qu'il y a lieu de noter. Il souligne que la Commission est composée de trois membres dont un est nommé secrétaire, que la Commission peut accéder à une demande de permis dans son ensemble ou en partie, ce qui lui permet d'établir des conditions, et qu'un permis est délivré en permanence puisqu'il y a renouvellement automatique des plaques lorsque les frais requis sont acquittés. Il précise enfin que la Commission a le pouvoir de refuser un tarif, mais que ce pouvoir n'a jamais été exercé dans le cas du camionnage.

5.2 Application de la Loi dans les faits

Les données sur les activités se rapportant à l'émission de permis en vertu du Motor Carrier Act sont tirées des rapports annuels de la "Public Utilities Commission". Ces données qui figurent au tableau 5.2.1 correspondent à la période écoulée entre les années financières 1975-1976 et 1979-1980. Il y a lieu de noter dès le départ que les seules données fournies par ces rapports concernent l'émission des permis. Les documents consultés ne contiennent pas d'information sur les tarifs déposés ou approuvés, omission qui laisse supposer que les tarifs sont automatiquement déposés auprès de la Commission et qu'il s'agit d'un processus courant pour lequel il n'existe aucun dossier. Cette situation donne également à penser que l'approbation des tarifs n'est pas requise et que, par conséquent, la protection des utilisateurs des services de transport est minime, voire inexistante.

Les données concernant l'émission de permis seront analysées sous trois aspects: les demandes initiales de permis,

Tableau 5.2.1

ÉMISSION DE PERMIS EN VERTU DU MOTOR CARRIER ACT
DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
(Années financières: de 1975-1976 à 1979-1980)

	Nombre de cas				
Activité	1975-1976	1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980
Demandes	64	64	98	93	76
Premier permis					
Demandes	40	31	49	46(1)	39
Approuvées	30	28	48	35(1)	28
Refusées	1	4	1	2	1
Retirées	9	0	0	8	2
Rejetées	0	0	0	1(2)	0
En instance	0	0	0	0	7
Prorogées	0	0	0	0	1
Prolongation					
Demandes	19	26	42	39	26
Approuvées	17	25	39	38	21
Refusées	2	1	3	1	1
Autres	0	0	0	0	4
Transferts					
Demandes	5	6	8	7	12
Approuvées	5	6	7	6	10
Rejetées	0	0	1	1	1
En instance	0	0	0	0	1
Permis retirés	12	19	11	17	9
Nombre total d'entreprises détenant un permis	407	416	453	470	493

(1) Comprend un permis émis après interjection d'appel.

(2) La Commission a jugé que le permis n'était pas nécessaire.

les demandes de prolongation d'un permis d'exploitation temporaire et les demandes d'approbation de transferts de permis.

Le nombre de demandes initiales de permis a varié entre 31 et 49, ce qui représente une moyenne de 41 demandes par année durant la période à l'étude. La Commission a émis des permis dans des proportions de 75 à 98 % des cas; elle a donc accédé à 82 % des demandes, en moyenne, dans la période en question. Le retrait de la demande par le requérant est le deuxième phénomène le plus souvent observé. En effet, il y a eu 19 cas de retrait au cours de la période étudiée. Durant les cinq années, on ne relève que neuf cas où la Commission a refusé d'émettre un permis d'exploitation, ce qui représente seulement 4,4 % des demandes initiales de permis.

Quant à la prolongation des permis temporaires, le nombre annuel de demandes présentées a varié entre 19 et 42 et celui des approbations a oscillé entre 81 et 97 %, soit une moyenne de 91 % pour la période. Au cours des cinq années observées, seulement neuf demandes de prolongation ont été refusées.

Le dernier aspect étudié est celui du transfert des permis dont les cas étaient plutôt rares, leur nombre variant entre 5 et 12. La Commission a accédé à 91 % d'entre elles en moyenne. Au cours des cinq années, elle n'a refusé que trois demandes de cette nature.

Les données sur la ventilation des permis accordés pour la première fois, selon la catégorie de permis et selon que le détenteur résidait dans la province ou à l'extérieur, sont tirées des rapports annuels de la "Public Utilities Commission" pour les cinq dernières années. Ces données sont inscrites aux tableaux 5.2.1 et 5.2.2. Il convient de noter l'existence d'écarts minimes entre les totaux qui figurent dans ces tableaux. Ces erreurs sont relevés dans les rapports de la Commission.

Au cours de la période, la Commission a accordé 169 permis d'exploitation dont 130, ou 77 %, ont été émis à des non-résidents pour des services extraprovinciaux. Les autres permis, soit 39, ou 23 %, ont été délivrés à des résidents de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce nombre était réparti comme suit: 13 permis pour le transport extraprovincial, 8 pour le transport intraprovincial et 18 pour les deux types de transport. Puisqu'il a été impossible de ventiler ainsi les demandes de permis, nous ne connaissons pas le nombre des demandes refusées dans chacune des catégories.

Si cette information existait, il serait possible d'analyser le refus des demandes selon le lieu de résidence. Ainsi, nous pourrions déterminer si la Commission agit de manière à protéger les intérêts des transporteurs résidents. Si

nous disposions de données sur l'établissement des tarifs, l'analyse pourrait être élargie en vue de déterminer si la protection des utilisateurs est prise en considération dans l'émission de permis.

Tableau 5.2.2

PERMIS ACCORDÉS POUR LA PREMIÈRE FOIS, SELON LA CATÉGORIE ET SELON QUE LE DÉTENTEUR EST RÉSIDENT OU NON

	Transport extraprovincial		Transport intra-provincial	Les deux types de transport
Année	Résident	Non-résident	Résident	Résident
1975-1976	21	2	2	5
1976-1977	20	0	2	5
1977-1978	39	7	1	1
1978-1979	26	3	2	3
1979-1980	24	1	1	4
Total	130	13	8	18

5.3 Résumé et conclusions

Dans cette partie, nous avons examiné le Motor Carrier Act et les dispositions du Règlement connexe ainsi que la mise en application de cette loi dans la mesure où les données existantes le permettent.

Au début du chapitre, nous avons énuméré diverses justifications possibles de la réglementation de ce secteur de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard. Le temps est venu de passer en revue les dispositions pertinentes de la Loi et leur application récente dans les faits pour voir si elles répondent ou non aux besoins énumérés.

Considérons d'abord le besoin de protéger les utilisateurs des services de transport contre les transporteurs, protection qui devrait prendre la forme d'un contrôle des tarifs. Bien que la Loi en vigueur dans la province prévoie l'approbation des tarifs, le Règlement qui en émane ne confère aucun pouvoir à ce sujet. En outre, rien n'indique qu'il y a eu contrôle des tarifs dans cette province, au cours des dernières années du moins, de sorte que la réglementation ne satisfait pas à ce besoin.

La deuxième justification se rapporte à la nécessité de protéger les entreprises, notamment contre la concurrence nuisible qu'elles peuvent exercer entre elles. Cela suppose un certain contrôle des tarifs minimums ou encore l'établissement de tarifs minimums. Ni la Loi ni le Règlement ne font état d'une telle nécessité, et il ne semble pas y avoir eu de cas d'intervention de la Commission à cet égard durant la période étudiée. C'est donc là un autre plan où la réglementation ne s'avère pas justifiée.

En troisième lieu se pose la question du contrôle nécessaire de l'entrée dans l'industrie pour protéger les transporteurs existants. Le principe sur lequel cet argument est habituellement fondé est qu'il doit y avoir interfinancement par les transporteurs, c'est-à-dire entre les itinéraires les plus profitables, où le trafic est plus dense, et les parcours moins lucratifs et moins utilisés, pour que, dans l'ensemble, une entreprise puisse obtenir un taux de rendement satisfaisant. À l'Île-du-Prince-Édouard, il existe un certain contrôle de l'entrée dans l'industrie, mais l'examen des données révèle que la plupart des demandes sont approuvées et que le retrait de la demande est la deuxième mesure la plus courante. Au cours des cinq années, la Commission n'a refusé que neuf demandes et a accédé à l'une d'elles après interjection d'un appel. Le contrôle de l'entrée n'est donc pas très rigoureux. Si l'on veut assurer l'interfinancement préconisé dans l'industrie, il doit y exister un contrôle tant des sorties que des entrées et, sur ce plan, la réglementation provinciale fait défaut. Dans le domaine du camionnage pour compte d'autrui, les sorties ne font l'objet d'aucun contrôle et la législation provinciale se révèle de nouveau inadéquate.

Enfin, certains prétendent parfois que la réglementation a pour but d'assurer la croissance méthodique de l'industrie et de permettre l'établissement d'un certain équilibre entre l'offre et la demande puisque, en théorie, les répercussions d'une capacité excédentaire sont jugées non souhaitables. Toutefois, l'étude de la Loi et des divers règlements permet de constater une absence totale de contrôle de la capacité, abstraction faite de l'argument, plutôt faible, selon lequel le contrôle de l'entrée puisse jouer ce rôle. Par conséquent, la réglementation ne peut pas être justifiée sur ce plan également.

En guise de remarques finales, il y a lieu de souligner l'absence de moyens de recherches de la Commission. Nous avons signalé ailleurs dans le présent rapport le manque de données convenables sur le transport de marchandises par camion. Le besoin de meilleures données sur ce secteur important se fait sentir dans toutes les régions du Canada et la seule façon d'y répondre est de mettre au point une forme d'analyse des connaissements qui se rapportent au transport par camion. Il faudrait se pencher immédiatement sur cette question, de

préférence au niveau provincial. Toutefois, si cela est possible, il se peut que la Commission canadienne des transports ait à assumer la responsabilité de cette analyse.

Chapitre 6

EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE

Dans le présent chapitre du rapport, on étudie l'efficacité économique de l'industrie des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard. On y examine d'abord certaines mesures très rudimentaires de la productivité qui permettront de situer le degré d'efficacité de l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à l'efficacité respective d'autres secteurs régionaux et de l'ensemble du pays. Dans une deuxième partie du chapitre, on mesure l'efficacité économique à l'aide de divers ratios financiers. De nouveau, un parallèle est établi entre la situation provinciale et celles d'autres territoires et de l'ensemble du Canada. La dernière partie du chapitre contient une récapitulation de l'analyse et des conclusions qui en découlent.

Dans nombre des prochains tableaux, les diverses mesures de rendement sont appliquées aux trois catégories d'activités de camionnage et à l'ensemble des activités des divers territoires visés par l'étude. Il y a lieu de rappeler qu'aucune entreprise de catégorie I n'était domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard durant la période visée par l'étude. Ainsi, bien que les données relatives à la catégorie I figurent aux tableaux, elles seront exclues de l'analyse. Ces données sont relevées uniquement pour permettre au lecteur d'élargir la portée des comparaisons. Une deuxième mise en garde découle de cette situation. On doit être prudent dans l'utilisation des données relatives à l'ensemble de l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard en raison de l'absence d'entreprises de catégorie I. On évitera ainsi les risques d'erreurs d'interprétation. Le lecteur est prié de s'attacher surtout à l'efficacité relative des entreprises de catégorie II et de catégorie III et au parallèle à établir entre ces deux catégories. Une fois exprimées ces réserves, il convient d'aborder l'évaluation de l'efficacité économique de l'industrie des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard.

6.1 Certaines mesures approximatives de productivité

On trouve au tableau 6.1 certains indicateurs approximatifs de la productivité de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard, du Canada et de certaines autres provinces pour l'année 1975. Il s'agit des mesures suivantes: revenu par employé, revenu par dollar d'actif, revenu par dollar

Tableau 6.1

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MESURES DE PRODUCTIVITÉ SÉLECTIONNÉES POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES - 1975
(en millions de dollars)

Catégorie	Revenu par employé	Revenu par dollar d'actif	Revenu par dollar de rémunération des employés	Revenu* par mille
Catégorie I				
Î.-P.-É.	-	-	-	-
N.-B.	52,219	1,84	5,55	4,08
Québec	27,189	1,30	2,32	1,55
Ontario	30,991	1,55	2,39	1,92
Alberta	44,387	1,67	3,57	1,91
Canada	32,129	1,55	2,54	1,91
Catégorie II				
Î.-P.-É.	24,740	1,19	2,93	- (1)
N.-B.	32,733	1,86	3,44	1,24
Québec	28,036	1,74	2,55	1,29
Ontario	34,234	1,70	2,88	1,14
Alberta	44,579	2,04	3,52	1,32
Canada	33,556	1,81	2,91	1,27
Catégorie III				
Î.-P.-É.	24,087	1,67	2,87	0,98
N.-B.	29,506	1,62	3,34	0,97
Québec	25,591	1,46	2,82	1,03
Ontario	28,348	1,59	2,90	0,95
Alberta	33,707	1,59	3,34	1,19
Canada	28,272	1,52	2,94	1,04
Toutes catégories				
Î.-P.-É.	24,250	1,52	2,88	-
N.-B.	39,374	1,80	4,22	1,84
Québec	27,078	1,45	2,49	1,33
Ontario	31,149	1,58	2,52	1,57
Alberta	41,596	1,74	3,51	1,53
Canada	31,647	1,59	2,68	1,53

* 1976, voir le texte.

(1) Les revenus de cette catégorie n'ont pas été publiés séparément.

Source: Calculs fondés sur les données de la publication intitulée Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1975.

de rémunération des employés et revenu par mille (pour 1976). L'examen de ces données doit être précédé de certains commentaires.

Premièrement, on l'a déjà signalé, les données de millage de Statistique Canada pour 1975 ne sont pas fiables. On leur a donc substitué celles de 1976 afin de rendre possible une comparaison longitudinale. Deuxièmement, toute comparaison de ratios entre provinces, ou même entre catégories, doit être faite avec circonspection, en raison de la structure de coûts particulière de chaque segment de l'industrie et surtout de l'importance variable du propriétaire-exploitant d'un territoire ou d'une catégorie à l'autre. Il n'a pas été possible de rectifier les données afin d'éliminer ces différences.

La première mesure de productivité considérée est celle du revenu par employé. En ce qui concerne les entreprises de catégorie II, le revenu par employé des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard ne représentait que 73,7 % de la moyenne canadienne de 1975. Sur ce plan, c'est l'Alberta qui venait en tête et le revenu par employé de l'Île-du-Prince-Édouard ne représentait que 55,5 % de celui de cette province. Les entreprises de catégorie II du Québec sont celles qui se rapprochent le plus de celles de l'Île-du-Prince-Édouard, puisque le revenu par employé de celle-ci représente 88,2 % des revenus québécois. Les entreprises de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard sont en bien meilleure posture. Leurs revenus moyens par employé correspondent à 85,2 % de la moyenne canadienne, à 71,5 % de la moyenne albertaine et à 94,1 % de la moyenne québécoise. Il n'en reste pas moins que la moyenne de l'Île-du-Prince-Édouard demeure la plus faible. Dans l'ensemble, il paraît donc raisonnable de conclure que, selon cette mesure de productivité tout au moins, l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard traîne de l'arrière par rapport aux autres secteurs géographiques du pays.

La deuxième mesure de productivité est celle du rapport entre le revenu d'exploitation et la valeur de l'actif. En d'autres termes, il s'agit du ratio production sur capital. Pour la catégorie II, c'est le ratio des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard qui est le plus faible de tous. Sur ce plan, l'efficacité de ces entreprises n'atteint que 65,7 % de celle de l'ensemble du pays et 58,3 % seulement de celle de l'Alberta. Il en a été tout autrement de l'efficacité des entreprises de catégorie III en 1975. Ce sont en effet les entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont été les plus efficaces, dépassant de 9,9 % la moyenne canadienne. Il y a lieu de noter au passage que la moyenne de la catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard surpasse la moyenne de la catégorie I pour l'ensemble du pays. Globalement, malgré l'absence d'entreprises de catégorie I, les revenus par dollar d'actif de l'Île-du-Prince-Édouard ne sont inférieurs que de 4,4 % à la moyenne nationale.

On peut considérer le troisième indicateur, celui du revenu par dollar de rémunération des employés, comme une deuxième mesure de la productivité de la main-d'oeuvre. Cette mesure diffère de la première en ce sens qu'elle met en lumière des écarts de traitement qui se rattachent aux écarts de productivité qui existent entre les divers sous-groupes de l'ensemble de l'industrie. Dans la catégorie II, les entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard se sont classées au troisième rang, derrières celles de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick. L'Île-du-Prince-Édouard dépasse néanmoins de 0,7 % la moyenne nationale. Dans la catégorie III, l'indicateur de l'Île-du-Prince-Édouard se situe à un niveau inférieur à celui de la moyenne canadienne, tout en étant supérieur à celui du Québec. Globalement, selon cette mesure de productivité, l'Île-du-Prince-Édouard occupe le troisième rang et n'est devancée que par le Nouveau-Brunswick et l'Alberta.

La dernière mesure de productivité est celle du revenu moyen par mille. En raison de l'insuffisance des données portant sur les transporteurs de catégorie II, ce calcul n'a pu être appliqué aux entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard pour l'année 1976. Pour ce qui a trait aux entreprises de catégorie III, l'Île-du-Prince-Édouard venait au quatrième rang en 1975, derrière l'Alberta, le Canada et le Québec. Elle devançait ainsi l'Ontario et le Nouveau-Brunswick.

On constate donc, à titre de récapitulation, que les entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard ont occupé le dernier rang sur le plan du revenu par employé, la première mesure de productivité analysée. Selon la mesure du résultat d'exploitation par dollar d'immobilisations, l'Île-du-Prince-Édouard venait au dernier rang dans la catégorie II, mais au premier rang dans la catégorie III. Mesurée selon le revenu par dollar de rémunération des employés, la productivité des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard était légèrement supérieure à la moyenne canadienne dans le cas de la catégorie II et quelque peu inférieure à cette moyenne dans le cas de la catégorie III. Enfin, sur le plan des revenus moyens par mille, les entreprises de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard occupent le milieu du classement, parmi les territoires visés par l'étude. Aucune tendance dominante ne se dégage des données de 1975. La productivité de l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard a pu être relativement bonne ou mauvaise selon l'indicateur retenu.

Le résultat d'une analyse similaire portant sur les donnés de 1978 figure au tableau 6.2. En ce qui concerne les exploitations de catégorie II, l'Île-du-Prince-Édouard occupait le deuxième rang sur le plan du revenu par employé et dépassait de 11,9 % la moyenne canadienne établie selon cette mesure. Les entreprises de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard affichaient cependant le rapport le plus faible, leur ratio étant inférieur de 7,7 % à celui de l'ensemble des entreprises canadiennes. Malgré l'absence d'entreprises de

Tableau 6.2

ENTREPRISES DE CAMIONNAGE: MESURES DE PRODUCTIVITÉ SÉLECTIONNÉES POUR LE CANADA ET CERTAINES PROVINCES - 1978
(en millions de dollars)

Catégorie	Revenu par employé	Revenu par dollar d'actif	Revenu par dollar de rémunération des employés	Revenu* par mille
Catégorie I				
Î.-P.-É.	-	-	-	-
N.-B.	64,149	2,49	4,80	5,29
Québec	35,651	1,71	2,21	2,30
Ontario	49,156	1,70	2,49	2,29
Alberta	62,482	1,71	3,50	2,77
Canada	43,511	1,75	2,59	2,45
Catégorie II				
Î.-P.-É.	49,618	1,97	4,40	1,46
N.-B.	48,985	2,09	3,80	1,64
Québec	38,955	1,52	2,68	1,55
Ontario	42,173	1,65	2,86	1,51
Alberta	54,942	2,50	3,39	1,72
Canada	44,324	1,73	2,97	1,64
Catégorie III				
Î.-P.-É.	35,007	1,57	3,66	0,93
N.-B.	40,050	2,22	3,73	1,04
Québec	35,721	1,61	3,03	1,30
Ontario	35,733	1,83	3,14	1,30
Alberta	42,860	1,69	3,47	1,44
Canada	37,929	1,76	3,20	1,32
Toutes catégories				
Î.-P.-É.	39,856	1,72	3,94	1,37
N.-B.	54,262	2,35	4,34	2,47
Québec	36,294	1,65	2,41	1,88
Ontario	41,031	1,70	2,60	1,97
Alberta	55,612	1,85	3,47	2,09
Canada	42,596	1,75	2,74	2,00

Source: Calculs fondés sur les données de la publication intitulée Entreprises de camionnage et de déménagement, Statistique Canada, 1978.

catégorie I dans l'Île-du-Prince-Édouard, les revenus moyens par employé y ont dépassé ceux du Québec mais, dans ces deux territoires, les ratios ont été inférieurs à la moyenne canadienne.

Sur le plan du revenu par dollar d'actif, on constate que les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard se sont classées au troisième rang derrière l'Alberta et le Nouveau-Brunswick, tout en dépassant de 13,9 % la moyenne canadienne. Quant aux entreprises de catégorie III, celles de l'Île-du-Prince-Édouard ont affiché le plus faible résultat, leur rapport étant inférieur de 10,8 % à celui de l'ensemble du Canada. Somme toute, cependant, en dépit de l'absence de transporteurs de catégorie I, les résultats de l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard ont été meilleurs que ceux du Québec ou de l'Ontario, selon cette mesure de productivité.

Selon la mesure du revenu par dollar de rémunération des employés, soit le deuxième indicateur de productivité de la main-d'oeuvre, l'Île-du-Prince-Édouard a affiché un rendement supérieur de 48,1 % à celui de l'ensemble du Canada. Dans la catégorie III, l'Î.-P.-É. occupait le deuxième rang, 14,4 % au dessus de la moyenne canadienne.

Quant à la dernière mesure, le revenu par mille, l'Île-du-Prince-Édouard s'est classée au dernier rang des territoires visés par l'étude tant pour la catégorie II, où le ratio provincial était inférieur de 11,0 % au ratio canadien, que pour la catégorie III, où le résultat de la province était inférieur de 29,5 % à celui du Canada.

De 1975 à 1978, les entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard ont gagné du terrain par rapport à l'ensemble de l'industrie. Sur le plan du revenu par employé, les entreprises de catégorie II ont progressé, se classant deuxième après l'Alberta. Selon la même mesure, les entreprises de catégorie III sont demeurées au dernier rang des territoires visés par l'étude, mais, dans ce cas également, l'écart entre l'Île-du-Prince-Édouard et l'ensemble du pays s'est considérablement rétréci. Mesurée en termes de revenu par dollar d'actif, la productivité des entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard a progressé par rapport à celle de l'ensemble de l'industrie canadienne, tandis que celle des entreprises de catégorie III a décliné. Les entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard ont également gagné beaucoup de terrain selon l'autre mesure de productivité de la main-d'oeuvre. En effet, en termes de revenu par dollar de rémunération des employés, les entreprises de catégorie II sont passées du troisième rang au premier et l'écart entre les résultats de la province et ceux de l'ensemble du Canada s'est élargi de façon spectaculaire. Pour ce qui a trait aux entreprises de catégorie III, l'Île-du-Prince-Édouard est passée du dernier rang au deuxième rang des secteurs géographiques visés par l'étude. Il n'en a pas été ainsi sur le plan du revenu moyen par mille, où l'Île-du-Prince-

Édouard a continué d'occuper le dernier rang des territoires visés par l'analyse. On peut donc conclure que, dans l'ensemble, le secteur de l'industrie composé des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard se compare avantageusement à l'ensemble de l'industrie canadienne sur le plan de la productivité.

6.2 Efficacité de l'industrie sur le plan financier

Il convient maintenant d'examiner les résultats de l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard sur le plan de la rentabilité financière. À titre d'entrée en matière, et afin de fournir certains éléments de comparaison, on présente au tableau 6.3 certains ratios financiers se rapportant à quatre secteurs d'activité. Ces chiffres proviennent de rapports d'impôt sur le revenu et ne portent que sur les sociétés constituées en corporation. Les secteurs retenus pour fins de comparaison sont ceux du transport par camion, des transports en général, de la fabrication et d'un ensemble de 182 industries. Bien que ces données existent pour un certain nombre d'années, seules les données de 1978 sont relevées dans le présent tableau.

Comme l'indique le tableau, le ratio des immobilisations sur l'avoir du transport par camion est supérieur à celui du secteur de la fabrication ou à celui de l'ensemble des industries. Il est cependant moins élevé que celui du secteur des transports en général. De plus, le ratio de la dette à long terme sur l'avoir du secteur du camionnage est inférieur à la fois à celui du secteur des transports en général et à celui de l'ensemble des industries, mais il dépasse celui du secteur de la fabrication. Il en va de même du rapport entre les frais d'intérêts et les frais totaux. Pour ce qui a trait au ratio de liquidité, où un rapport unitaire est généralement jugé satisfaisant, le ratio de l'industrie du camionnage est inférieur à l'unité, tandis que les ratios des autres secteurs dépassent de beaucoup ce niveau.

Quant aux rapports entre les bénéfices avant impôts et les trois mesures de comparaison habituelles, dans l'ensemble, les résultats du secteur du camionnage sont meilleurs que ceux des trois autres secteurs. Le secteur du transport en général occupe le dernier rang lorsque le rapport s'établit entre les bénéfices avant impôts et le capital investi ou l'avoir. Lorsque les bénéfices avant impôts sont comparés au revenu total, le camionnage occupe le troisième rang, derrière l'ensemble des industries et le secteur des transports. L'analyse des rapports entre les bénéfices après impôts et les trois mêmes dénominateurs donne les mêmes résultats.

Pour 1975 et 1978, le tableau 6.4 donne la ventilation par catégorie et par territoire des trois premiers ratios financiers susmentionnés qui se rapportent à l'industrie du

Tableau 6.3

INDICES FINANCIERS SÉLECTIONNÉS DANS DIFFÉRENTS SECTEURS
DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1978
(pourcentages)

Ratio	Camionnage	Secteur des transports	Secteur manufacturier	Total pour 182 industries
Immobilisations/avoir	116,1	132,1	61,0	105,4
Dette à long terme/avoir	44,9	55,1	33,4	51,2
Frais d'intérêts/frais totaux	1,8	3,9	1,7	2,7
Disponibilités/exigibilités	9,0	120,0	130,0	110,0
Bénéfice avant impôts/capital investi	12,3	5,6	11,0	7,6
Bénéfice avant impôts/avoir	18,8	9,2	15,9	13,6
Bénéfice avant impôts/revenu total	4,2	5,7	3,4	6,7
Bénéfice après impôts/capital investi	9,3	4,2	8,2	5,8
Bénéfice après impôts/avoir	14,1	6,8	11,8	10,3
Bénéfice après impôts/revenu total	3,1	4,3	2,5	5,1

Source: Statistique Canada, 61-207.

Tableau 6.4

INDICES FINANCIERS SÉLECTIONNÉS: CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI
POUR LES JURIDICTIONS ÉNUMÉRÉES EN 1975 ET 1978
(pourcentages)

Catégories et régions	Immobilisations		Dette à long terme		Disponibilités	
	Avoir		Avoir		Exigibilités	
	1975	1978	1975	1978	1975	1978
Toutes catégories						
Canada - sociétés	-	116,1	-	44,9	-	90,0
Canada - tous transporteurs	211,5	241,9	103,4	104,7	91,7	92,2
Canada - 100 plus importants	222,0	211,7	115,9	108,9	94,5	97,6
Île-du-Prince-Édouard	215,4	236,8	61,8	84,5	66,8	67,9
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	219,4	330,8	97,5	153,4	87,2	80,5
Québec - tous transporteurs	269,0	207,3	150,2	118,6	89,0	110,3
Ontario - tous transporteurs	179,0	274,6	70,5	115,5	90,9	85,3
Alberta - tous transporteurs	202,3	239,8	97,7	116,8	95,9	97,2
Catégorie I						
Canada	219,1	218,4	114,0	113,3	95,6	96,1
Nouveau-Brunswick	261,7	7 586,6	156,9	4 729,1	97,9	79,4
Québec	416,5	226,5	150,2	153,2	89,0	125,2
Ontario	179,0	205,7	70,5	88,6	90,9	85,3
Alberta	189,8	177,0	93,5	88,1	104,4	118,0
Catégorie II						
Canada	202,9	188,0	85,8	78,9	93,2	88,1
Île-du-Prince-Édouard	284,7	333,7	55,8	141,7	42,6	72,1
Nouveau-Brunswick	165,1	127,8	50,7	32,6	86,5	105,9
Catégorie III						
Canada	197,5	234,5	103,4	102,7	91,7	77,9
Île-du-Prince-Édouard	186,9	209,7	54,1	68,7	82,3	64,5
Nouveau-Brunswick	282,8	334,5	96,6	133,1	62,8	63,9

Sources: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207.

Autre: Statistique Canada, 53-222.

transport par camion. Il n'existe pas de données permettant de calculer le rapport entre les frais d'intérêts et les frais totaux. De nouveau, le lecteur trouvera dans le tableau des données relatives à la catégorie I, même s'il n'existe aucun transporteur de cette catégorie dans l'Île-du-Prince-Édouard. On ne fera référence à ces données que dans la mesure où les comparaisons entre catégories seront jugées de nature à pouvoir fournir une meilleure connaissance de la situation de l'Île-du-Prince-Édouard.

Pour ce qui a trait au ratio des immobilisations sur l'avoir, les données relatives aux entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard sont remarquables à deux égards. Premièrement, aussi bien en 1975 qu'en 1978, le ratio de l'Île-du-Prince-Édouard dépasse tant celui du Nouveau-Brunswick que celui du Canada. Deuxièmement, d'une année à l'autre, le rapport s'élève dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, tandis qu'il décline dans celui des deux autres territoires. En 1975, si l'on fait exception du ratio des transporteurs de catégorie I du Québec, le ratio de la catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard a dépassé les ratios de toutes les catégories et de tous les territoires. En 1978, les transporteurs de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard n'ont été surpassés, selon cette mesure, que par ceux des catégories I et III du Nouveau-Brunswick. En ce qui concerne la catégorie III, l'Île-du-Prince-Édouard affiche pour les deux années le ratio le plus faible de tous les territoires.

Selon la mesure du ratio de la dette à long terme sur l'avoir, en 1975, les transporteurs de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard occupaient l'avant-dernier rang et ceux de la catégorie III le dernier rang. En 1978, le ratio de la catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard s'était accru de 2,5 fois environ tandis que les ratios des autres territoires avaient fléchi. Le ratio de la dette sur l'avoir des transporteurs de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard avait également progressé légèrement.

En ce qui concerne le coefficient du fonds de roulement, on constate qu'en 1975, de toutes les catégories et de tous les territoires visés par l'analyse, c'est celui des transporteurs de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard qui a été le plus faible. Les mêmes transporteurs occupaient l'avant-dernier rang en 1978; on pouvait cependant constater une nette amélioration du coefficient. Pour la catégorie III, le coefficient du fonds de roulement des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard était plus élevé en 1975, mais il a connu une forte baisse en 1978.

On trouve au tableau 6.5, pour divers territoires, les ratios correspondant au rapport entre les bénéfices avant et après impôts et le capital investi, l'avoir et le revenu total d'exploitation en 1975. On constate immédiatement que les profits des entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-

Tableau 6.5

MESURES DU BÉNÉFICE AVANT IMPÔTS ET APRÈS IMPÔTS: TRANSPORT ROUTIER EN 1975 DONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES, PAR CATÉGORIE (pourcentages)

Catégories et régions	Bénéfice avant impôts			Bénéfice après impôts		
	Capital investi	Avoir	Revenu total	Capital investi	Avoir	Revenu total
Toutes catégories						
Canada - sociétés	5,8	8,5	2,3	5,3	7,8	2,1
Canada - tous transporteurs	13,9	24,9	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Canada - 100 plus importants	10,4	22,8	4,9	6,6	14,4	3,1
Île-du-Prince-Édouard	4,8	7,8	1,6	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	16,3	32,2	4,8	n.d.	n.d.	n.d.
Québec - tous transporteurs	7,6	19,1	3,1	n.d.	n.d.	n.d.
Ontario - tous transporteurs	13,2	22,4	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Alberta - tous transporteurs	12,9	25,4	4,7	n.d.	n.d.	n.d.
Catégorie I						
Canada	11,7	25,0	4,9	7,3	15,7	3,1
Nouveau-Brunswick	14,5	37,3	4,2	7,0	18,0	2,0
Québec	8,5	33,4	4,0	3,2	12,7	1,5
Ontario	12,1	20,5	5,2	8,1	13,7	3,5
Alberta	17,0	32,8	7,0	11,0	21,3	4,6
Catégorie II						
Canada	12,8	23,7	4,0	8,4	15,6	2,6
Île-du-Prince-Édouard	(12,2)	(19,0)	(4,2)	(12,9)	(20,1)	(4,5)
Nouveau-Brunswick	13,1	19,8	4,2	8,5	12,8	2,7
Catégorie III						
Canada	14,0	24,9	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Île-du-Prince-Édouard	16,6	27,2	5,5	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick	13,1	25,8	3,7	n.d.	n.d.	n.d.

Note: Les figures entre parenthèses représentent des pertes.

Source: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207, le reste est calculé d'après "Entreprises de camionnage".

Édouard ont été négatifs durant cette année-là. Les valeurs des ratios sont donc négatives et ce sont les seules valeurs négatives du tableau. Les résultats des entreprises de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard ont été sensiblement meilleurs. Dans ce cas, les valeurs des trois ratios de l'Île-du-Prince-Édouard étaient supérieures à celles des ratios de l'ensemble du pays ou même à celles des ratios affichés par les entreprises de catégorie III du Nouveau-Brunswick. Dans l'ensemble, les bénéfices des entreprises de catégorie III ont excédé les pertes supportées par les entreprises de catégorie II, de sorte que, globalement, l'ensemble des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard affiche un solde bénéficiaire. Les ratios d'ensemble pour l'Île-du-Prince-Édouard sont cependant très inférieurs à ceux des autres territoires.

Des données correspondantes pour l'année 1978 figurent au tableau 6.6. On constate, cette fois-ci, que les entreprises de catégorie II domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard ont affiché des bénéfices, même si leur rendement était très inférieur à celui de l'ensemble des entreprises de catégorie II du Canada. Comme en 1975, la rentabilité des entreprises de catégorie III domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard a été nettement meilleure que celle de l'ensemble des entreprises canadiennes de même catégorie et s'est également comparée fort avantageusement à celle de ce secteur de l'industrie au Nouveau-Brunswick. Si l'on considère l'ensemble de l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard, on constate que ces résultats ont dépassé ceux des autres territoires visés par l'étude sur le plan du rapport entre bénéfices avant impôts et revenu total. Mesuré en fonction des deux autres rapports, le rendement global de l'industrie composée des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard a été inférieur à celui des entreprises du Nouveau-Brunswick, mais les résultats de ces deux provinces ont nettement supplanté ceux des autres territoires visés par l'analyse.

À titre de récapitulation, il y a lieu de signaler que le rendement comparatif du segment de l'industrie domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard peut varier selon la mesure retenue. Si on mesure ce rendement par le rapport entre immobilisations et avoir, les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard dominent le classement des entreprises visées par l'étude. Les transporteurs de catégorie III occupent, cependant, le dernier rang. Exception faite des résultats des entreprises de catégorie II en 1978, le ratio de la dette sur l'avoir semble plus faible à l'Île-du-Prince-Édouard qu'ailleurs. Par contre, le rapport entre les disponibilités et les exigibilités a eu tendance à être plus faible à l'Île-du-Prince-Édouard et même à être de beaucoup inférieur à l'unité, ce qui n'est généralement pas considéré comme un signe de santé financière.

L'analyse a également permis d'établir que les ratios de rentabilité des entreprises de catégorie III de l'Île-du-

Tableau 6.6

MESURES DU BÉNÉFICE AVANT IMPÔTS ET APRÈS IMPÔTS: TRANSPORT ROUTIER EN 1978
DONNÉES POUR LE CANADA ET DIVERSES PROVINCES, PAR CATÉGORIE
(pourcentages)

Catégories et régions	Bénéfice avant impôts			Bénéfice après impôts		
	Capital investi	Avoir	Revenu total	Capital investi	Avoir	Revenu total
Toutes catégories						
Canada - sociétés	12,3	18,8	4,2	9,3	14,1	3,1
Canada - tous transporteurs	11,9	24,3	5,1	n.d.	n.d.	n.d.
Canada - 100 plus importants	7,4	16,0	2,9	4,2	9,0	1,6
Île-du-Prince-Édouard	30,3	56,0	9,4	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	31,6	80,0	5,2	n.d.	n.d.	n.d.
Québec - tous transporteurs	0,8	1,8	0,3	n.d.	n.d.	n.d.
Ontario - tous transporteurs	17,5	37,7	5,4	n.d.	n.d.	n.d.
Alberta - tous transporteurs	17,6	38,1	5,6	n.d.	n.d.	n.d.
Catégorie I						
Canada	8,9	18,9	3,2	4,0	8,6	1,4
Nouveau-Brunswick - tous transporteurs	45,5	2 196,1	4,8	42,5	2 054,3	4,5
Nouveau-Brunswick - transport courant	38,1	3 106,0	4,1	n.d.	n.d.	n.d.
Québec	(7,2)	(18,1)	(3,0)	(9,9)	(25,1)	(4,1)
Ontario	13,4	25,4	4,9	8,0	15,1	2,9
Alberta	16,3	30,6	6,1	10,1	19,0	3,8
Catégorie II						
Canada	16,9	30,2	5,6	11,6	20,7	3,8
Île-du-Prince-Édouard	4,0	9,7	0,9	3,9	9,3	0,8
Nouveau-Brunswick	30,4	40,3	9,4	22,6	30,0	7,0
Catégorie III						
Canada	16,8	43,0	9,4	n.d.	n.d.	n.d.
Île-du-Prince-Édouard	33,0	55,6	12,4	n.d.	n.d.	n.d.
Nouveau-Brunswick	21,0	48,9	4,3	n.d.	n.d.	n.d.

Sources: Ligne 1: Statistique Canada, 61-207, le reste est calculé d'après "Entreprises de camionnage" et des données fournies par la Commission canadienne des transports.

Prince-Édouard affichaient des valeurs supérieures, tandis que les ratios des entreprises de catégorie II étaient inférieurs à ceux du Canada et du Nouveau-Brunswick.

6.3 Résumé et conclusions

Dans le présent chapitre, diverses mesures de l'efficacité économique ont été appliquées à l'industrie du camionnage composée des entreprises domiciliées dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Le rendement de ces entreprises a également été comparé à celui d'entreprises domiciliées dans d'autres territoires.

Au chapitre du revenu par employé, les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard n'ont été devancées que par celles de l'Alberta en 1978, tandis que les entreprises de catégorie III de l'Île-du-Prince-Édouard ont occupé le dernier rang. En 1978, les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Édouard ont également fait bonne figure par rapport à leurs homologues des autres territoires sur le plan du revenu par dollar d'actif et du revenu par dollar de rémunération des employés. Selon la première de ces mesures, les entreprises de catégorie III de l'Île ont été beaucoup plus faibles que leurs homologues des autres territoires en 1978 tandis que, selon la seconde, elles ont occupé le deuxième rang en 1978. Sur le plan du revenu par mille, toutefois, ce sont les entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont affiché les résultats les plus faibles. Le degré d'efficacité varie donc en fonction de la mesure appliquée. Il ne semble se dégager aucune tendance cohérente.

Les bénéfices avant impôts et, selon la disponibilité des données, les bénéfices après impôts des années 1975 et 1978 ont été comparés au capital investi, à l'avoir et au revenu total d'exploitation. Selon les ratios de rentabilité correspondants, les entreprises de catégorie II de l'Île-du-Prince-Edouard ont affiché des résultats inférieurs à ceux du secteur de l'industrie correspondant de l'ensemble du Canada ou du Nouveau-Brunswick, et ce, aussi bien en 1975 qu'en 1978. En ce qui concerne la catégorie III, les ratios de rentabilité des entreprises ont été plus élevés à l'Île-du-Prince-Édouard que dans les deux autres territoires susmentionnés.

Somme toute, on peut conclure, à tout le moins à partir des comparaisons qui précèdent, que l'industrie de l'Île-du-Prince-Edouard affiche des résultats inégaux sur le plan de l'efficacité économique. Aucune tendance cohérente ne se dégage de l'analyse des diverses mesures appliquées. Il y a lieu, toutefois, de signaler que, en termes relatifs, les résultats des entreprises domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard se sont nettement améliorés durant la période visée par l'étude, de sorte que la province a généralement fait meilleure figure en 1978 qu'en 1975.

Chapitre 7

OBSERVATIONS SUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

7.1 Introduction

Les renseignements dont nous disposons ne se prêtent pas à une analyse exhaustive et approfondie des programmes de subventions à l'industrie du camionnage en ce qui concerne les marchandises en provenance du "territoire choisi". Dans le présent chapitre, notre démarche consistera donc à faire certaines observations sur les différents programmes de subventions à l'industrie du camionnage et à proposer les domaines où des recherches plus poussées pourraient être utiles.

Les programmes de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique sont le résultat d'un ensemble de recommandations formulées au ministre des Transports par les quatre premiers ministres de cette région dans un document intitulé "The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy", paru en mars 1969. Jusqu'alors, le programme de subventions au transport de marchandises, soit la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, était appliqué uniquement au transport ferroviaire et, de façon générale, on admettait que cette restriction était l'une des causes majeures du retard de la croissance de l'industrie du camionnage dans la région atlantique au Canada. Le programme fondamental de subventions à l'industrie du camionnage au titre du trafic en direction de l'ouest a été appliqué en 1969. La subvention intra-régionale à cette industrie a été introduite en 1971-1972. D'autres subventions sélectives ont été accordées en avril 1974 tant pour l'industrie des chemins de fer que pour celle du camionnage. En 1978, l'idée d'une subvention intra-régionale d'application générale a été écartée. Ces mesures n'ont en rien modifié le programme en ce qui concerne les marchandises jugées admissibles aux subventions spéciales. Cependant, pour ce qui a trait aux autres marchandises, la subvention a été graduellement supprimée de sorte que, le 1er septembre 1978, le taux de subvention établi à 15 % n'était plus que de 7,5 %. Le 1er septembre 1979, la subvention était abolie.

Jusqu'à l'année financière 1972-1973, le total des subventions à l'industrie ferroviaire dépassait celui des subventions accordées à l'industrie du camionnage. Un revirement de situation devait se produire pour la première fois l'année suivante. Depuis, la proportion des subventions versées à l'industrie du camionnage a augmenté de façon régulière pour

atteindre 77,6 % du total des subventions accordées au cours de l'année financière 1979-1980. De 1971-1972 à 1979-1980, les subventions totales au titre du transport des marchandises de la région se sont accrues de 204 %. Les subventions accordées à l'industrie ferroviaire sont passées de 13,1 à 21,7 millions, affichant ainsi une hausse de 65,6 %. Les versements à l'industrie du camionnage, par ailleurs, sont passés de 7 à 39,1 millions.

Les subventions sont en très grande partie destinées aux expéditions effectuées à l'intérieur du territoire choisi. Au cours de l'année 1979-1980, 63,6 % des subventions à l'industrie ferroviaire et 72,6 % des subventions à l'industrie du camionnage ont été versés à ce genre de mouvements. Pour les deux modes, la moyenne s'établissait à 63,8 %. Au cours des cinq années précédentes, les expéditions intraterritoriales totalisaient un pourcentage encore plus élevé de l'ensemble des subventions, soit 71 %.

L'importance de ces subventions ainsi que la hausse des montants accordés laissent entrevoir qu'une étude approfondie du programme ferait l'objet d'une recherche utile. Une telle étude déborde le cadre de la présente enquête. Pour constituer une évaluation fiable du programme, les recherches entreprises devraient être fondées sur des données compilées produit par produit et, très probablement, marché par marché. Il s'imposerait alors d'envisager tant les coûts de production que les coûts de transport et d'autres coûts de distribution, et ce, non seulement à l'intérieur de la région, mais aussi à divers endroits où l'offre est concurrentielle. Seules des données à ce point détaillées se prêtent à une évaluation de l'incidence des programmes de subventions.

Les objectifs de la présente section sont plus limités. Nous cherchons à y évaluer l'importance du programme de subventions accordées à l'industrie du camionnage domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard et à étudier la ventilation des subventions versées à l'échelle provinciale. Cette analyse est faite sous l'angle de divers groupes de produits. Nous étudierons également le taux réel (par opposition au taux nominal) de subvention au transport. Ces questions seront examinées dans l'ordre précité.

7.2 Importance des subventions versées à l'industrie du camionnage

Le tableau 7.2 fait état des subventions accordées aux entreprises de camionnage domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard en 1978. Dans le cas des entreprises de camionnage de catégorie II situées à l'Île-du-Prince-Édouard, les subventions s'élevaient à 10,1 % des recettes totales d'exploitation. Elles représentaient 5 % des recettes d'exploitation de cette catégorie et 7,1 % de ce total pour

l'industrie considérée dans son ensemble. Les subventions reçues par les entreprises de catégorie II s'élevaient presque au double des recettes nettes d'exploitation, alors qu'elles totalisaient 40,3 % de ces recettes dans le cas des entreprises de catégorie III. Dans l'ensemble, les subventions représentaient 75,5 % des recettes nettes d'exploitation. Enfin, on doit noter que, pour les entreprises de catégorie II, les subventions versées atteignaient presque douze fois la valeur du bénéfice avant impôts. Nous ne disposons pas de données équivalentes tant pour les entreprises de catégorie III que pour l'ensemble de l'industrie.

Tableau 7.2

IMPORTANCE DES SUBVENTIONS AUX ENTREPRISES DOMICILIÉES À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD EN 1978
(en millions de dollars)

Article	Catégorie II	Catégorie III	Industrie
Recettes d'exploitation	3 373,90	4 796,50	8 170,40
Frais d'exploitation	3 201,80	4 200,10	7 401,90
Recettes nettes d'exploitation	172,10	596,40	768,50
Bénéfice (perte) avant impôts	29,00	n.d.	n.d.
Subventions versées	330,70	240,40	580,10
Provision pour impôt	0,80	n.d.	n.d.
Subventions/Recettes d'exploitation	10,1 %	5,0 %	7,1 %
Subventions/Recettes nettes d'exploitation	197,4 %	40,3 %	75,5 %
Subventions/Bénéfice avant impôts	1 171,4 %	n.d.	n.d.

Source: Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, 1978 et données provenant de la Commission canadienne des transports.

Pour l'ensemble des entreprises de catégorie II, et fort probablement pour l'ensemble de l'industrie, les subventions versées expliquaient la différence entre un profit et une

perte pour l'année 1978. On admet que cette comparaison n'est pas tout à fait juste, car la suppression du programme de subventions entraînerait une hausse des tarifs pour les expéditeurs. Cependant, compte tenu des hypothèses habituelles sur la pente négative de la courbe de demande de l'industrie, il est évident que l'une des incidences majeures du programme de subventions a trait à la rentabilité de l'industrie du camionnage domiciliée à l'Île-du-Prince-Édouard.

7.3 Étude chronologique des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique

Il est également intéressant d'étudier les modifications apportées, au fil des années, aux divers programmes de subventions. Le tableau 7.3 fait état des données relatives aux divers programmes entre 1977-1978 et 1979-1980 pour l'Île-du-Prince-Édouard et l'ensemble du Canada. De façon générale, la part des subventions totales versée aux entreprises de camionnage domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard a décliné dans le temps; de 3,2 % du total la première année, elle n'était plus que de 2,5 % à la fin de la période. De plus, en termes absolus, les versements reçus ont diminué de presque 149 000 $ entre 1978-1979 et 1979-1980; la baisse était de 13,5 %. Il est aussi évident que la part des subventions accordée à l'Île-du-Prince-Édouard au titre du trafic en direction de l'ouest a diminué. Les transporteurs domiciliés dans cette région ont reçu à ce titre 1,4 % des subventions régulières en 1977-1978 et 2,7 % des subventions sélectives au cours de la même année. En 1979-1980, ces chiffres étaient de 0,7 % et 1,1 % respectivement.

La plupart des subventions reçues par les entreprises de camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard sont versées en fonction des expéditions intra-régionales. Ces expéditions totalisaient 88,4 % des versements effectués en 1977-1978 et 91,1 % des versements en 1979-1980, ce qui représentait une moyenne supérieure à la moyenne régionale. Par contre, 23,3 % des subventions totales reçues par les entreprises domiciliées au Nouveau-Brunswick en 1979-1980 étaient destinés au trafic en direction de l'ouest. Pour toutes les entreprises domiciliées au Canada, 26,8 % des subventions versées en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique étaient destinés aux expéditions en direction de l'ouest.

7.4 Programme de subventions au transport des marchandises à l'intérieur du territoire choisi

Dans le passé, c'est cette composante du programme général que visaient la plupart des modifications apportées à la politique en cette matière. Jusqu'en 1969, il n'existait pas de politique relative aux taux de subventions susceptibles d'être

Tableau 7.3

SUBVENTIONS AU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAR RÉGION DE DOMICILE: ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET CANADA, DE 1977-1978 À 1979-1980
(en milliers de dollars)

Année et programme	Île-du-Prince-Édouard ($)	Canada ($)	Î.-P.-É./Canada (%)
1977-1978			
S.T.M.R.A.	65,6	4 451,0	1,4
S.S.R.A.	36,2	1 340,4	2,7
S.S.T.M.R.A.	725,4	19 618,0	3,7
Subventions totales	818,4	25 499,0	3,2
1978-1979			
S.T.M.R.A.	84,8	7 130,1	1,2
S.S.R.A.	38,0	2 384,1	1,6
S.S.T.M.R.A.	781,4	19 512,1	4,0
S.S.S.P.R.A. sélectives	132,9	6 218,4	2,1
S.S.S.P.R.A. provisoires	67,1	1 133,7	5,9
Subventions totales	1 104,1	36 378,4	3,0
1979-1980			
S.T.M.R.A.	56,1	7 530,1	0,7
S.S.R.A.	28,7	2 571,4	1,1
S.S.T.M.R.A.	28,8	959,2	3,0
S.S.S.P.R.A. sélectives	686,2	22 956,5	3,0
S.S.S.P.R.A. provisoires	155,4	3 716,1	4,2
Subventions totales	955,3	37 733,8	2,5

Note: S.T.M.R.A. - Subventions au transport des marchandises dans la région atlantique
S.S.R.A. - Subventions sélectives dans la région atlantique
S.S.T.M.R.A. - Subventions spéciales au transport des marchandises dans la région atlantique
S.S.S.P.R.A. - Subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la région atlantique

Source: Données fournies par la Commission canadienne des transports.

appliquée à l'industrie du transport routier. Cette année-là, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique a été votée et une subvention au titre du trafic en direction de l'ouest a été offerte à cette industrie. En 1971, le programme a été élargi pour couvrir les mouvements intra-régionaux de l'industrie du camionnage et le taux de subvention, alors de 20 %, a été abaissé à 17,5 %. En 1975, ce taux a été réduit davantage pour être établi à 15 % et une exemption aux expéditions de moindre importance est entrée en vigueur. À compter du 1er septembre 1978, le programme intra-régional est devenu sélectif. En vue de créer une période d'ajustement, une subvention provisoire a été accordée au transport des marchandises qui, selon toute estimation, ne pouvaient bénéficier d'une subvention sélective.

Malgré un volume de dépenses beaucoup plus élevé dans le cas du programme intra-régional, les données disponibles sont quelque peu rudimentaires. Le tableau 7.4 fait état de ces données dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard: elles correspondent à des subventions accordées à des envois à l'intérieur du territoire choisi, en provenance ou à destination de l'Île-du-Prince-Édouard. Ces données ne doivent pas être confondues avec celles du tableau 7.3 qui représentent les subventions versées aux entreprises de camionnage domiciliées à l'Île-du-Prince-Édouard. Dans le contexte, le terme "réglementé" qualifie le transporteur public alors que le terme "non réglementé" qualifie le transporteur à forfait ou le transporteur non assujetti à la Loi. En d'autres termes, ces qualificatifs ont un sens différent de celui que nous leur donnons dans le chapitre traitant des aspects économiques de la réglementation.

Une certaine prudence s'impose au moment d'étudier ce tableau qui a été établi à partir de données provenant d'un échantillon de 5 % des demandes déposées en 1977. La méthode d'échantillonnage a entraîné certaines omissions, au moins dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard. Ainsi, bien qu'il existe certains mouvements de pommes de terre effectués par camion de cette province à Terre-Neuve, on ne relève encore aucune subvention au titre des expéditions de l'Île-du-Prince-Édouard à Terre-Neuve. Sous cette réserve, nous pouvons étudier le tableau.

La première évidence est la proportion élevée d'expéditions intraprovinciales. Dans le cas du camionnage réglementé, 49,1 % du trafic en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard est destiné à une autre région de la province. Ce chiffre tombe à 31,3 % lorsqu'il s'agit du transport non réglementé et la moyenne des deux modes s'établit à 46,6 %. Bien que ce pourcentage soit élevé, il faut souligner qu'il se situe loin des 80,4 % des expéditions intraprovinciales enregistrés au Nouveau-Brunswick. Il n'est pas sans intérêt de noter que, au total, la subvention versée au titre du transport

Tableau 7.4

SUBVENTIONS VERSÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE POUR 1977:
MOUVEMENTS INTRA-TERRITORIAUX EN PROVENANCE OU À DESTINATION
DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD PAR TYPE DE TRANSPORTEUR ET AU TOTAL
(en milliers de dollars)

	Secteur réglementé		Secteur non réglementé		Total	
Origine ou destination	Provenance Î.-P.-É.	Destination Î.-P.-É.	Provenance Î.-P.-É.	Destination Î.-P.-É.	Provenance Î.-P.-É.	Destination Î.-P.-É.
Terre-Neuve	0	4	0	0	0	4
Île-du-Prince-Édouard	192	192	20	20	212	212
Nouvelle-Écosse	106	300	14	6	120	306
Nouveau-Brunswick	90	362	30	14	120	376
Québec (Gaspésie)	3	1	0	0	3	1
Total des mouvements, Î.-P.-É.	391	859	64	40	455	899
Intra Î.-P.-É./ Total Î.-P.-É.	49,1 %	22,4 %	31,3 %	50,0 %	46,6 %	23,6 %
S.T.M.R.A. - Total des subventions		12 380		7 907		20 287
Î.-P.-É./Total S.T.M.R.A.		1,6 %		0,3 %		1,0 %

Source: Les données à l'origine de ce tableau proviennent de la Commission canadienne des transports.

de marchandises à destination de la province s'élevait à plus du triple de la subvention versée au transport vers l'extérieur de la province, compte tenu des expéditions intraprovinciales.

Le tableau fait également état des dépenses au titre du programme intra-régional dans son ensemble. Les expéditions en relation avec l'Île-du-Prince-Édouard n'ont reçu qu'une part minime des subventions. Celles de la composante camionnage réglementé n'ont bénéficié que de 1,6 % du montant total. Le pourcentage est encore plus faible, 0,3 %, pour ce qui est du camionnage non réglementé. Si l'on combine les deux modes, l'Île-du-Prince-Édouard n'a reçu que 1 % du total des subventions versées en 1977.

7.5 Programme de subventions au trafic en direction de l'ouest

Le programme de subventions à l'industrie du camionnage au titre du trafic en direction de l'ouest, répétons-le, a commencé en 1969. À l'origine, le taux de subvention a été fixé à 30 % au prorata de la distance, soit à la proportion même qui a été accordée à l'industrie ferroviaire en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En avril 1974, ce taux a été rehaussé à 50 % au prorata de la distance pour certaines marchandises choisies qui sont transportées des provinces atlantiques vers l'ouest. Les taux de subvention susmentionnés sont des taux nominaux, car les subventions ne visent que cette portion du mouvement qui se situe à l'est d'une ligne reliant Lévis à Diamond Junction au Québec. Les taux réels de subvention ont tendance à être beaucoup plus faibles et sont fonction tant de la proportion du mouvement total qui s'effectue à l'intérieur du territoire choisi que du taux nominal. Ainsi, pour un mouvement dont la moitié de la distance est parcourue à l'intérieur du territoire choisi et le reste à l'ouest de ce territoire, le taux effectif ou réel de subvention équivaudrait à la moitié du taux nominal, soit 15 ou 25 % selon le programme régissant une marchandise particulière.

Le programme de subventions régulières (soit 30 %) au trafic en direction de l'ouest sera d'abord étudié et nous nous pencherons ensuite sur le programme de subventions sélectives. Enfin, nous évaluerons le programme dans son ensemble.

Le tableau 7.5.1 fait état des données sur les marchandises en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie ainsi que des données sur l'ensemble du programme de subventions régulières. De façon assez surprenante, le tableau révèle que 49,7 % des subventions totales régulières au trafic en direction de l'ouest versées en 1977 étaient destinés aux expéditions en provenance de la Gaspésie, tandis que 2 % seulement du total des subventions étaient attribués aux expéditions provenant de l'Île-du-Prince-Édouard. Lorsque nous tenons compte du volume, l'écart est

Tableau 7.5.1

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS RÉGULIÈRES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	2 016,50	44 544,80	192 323,60	280 211,60
Revenu facturé (x 1 000 $)	444,40	3 316,40	9 232,00	18 828,00
Subventions (x 1 000 $)	57,20	482,40	1 433,20	2 885,20
Total des frais (x 1 000 $)	501,20	3 798,80	10 665,20	21 713,20
Subventions par tonne ($)	27,13	10,83	7,45	10,30
Subventions/revenu facturé (%)	12,90	14,50	15,50	15,30
Subventions/total des frais (%)	11,40	12,70	13,40	13,30
Tonnes déplacées (%)	0,80	15,90	68,60	100,00
Subventions reçues (%)	2,00	16,70	49,70	100,00

Taux nominal de subventions: 30 % sur la portion de transport à l'est de la ligne Lévis - Diamond Junction.

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

encore plus grand. La Gaspésie totalisait 68,6 % du volume total expédié en vertu du programme alors que l'Île-du-Prince-Édouard n'intervenait que pour 0,8 %. Les données sur le millage ne sont malheureusement pas disponibles, de sorte qu'il est impossible d'aborder la question de la proportion de tonnes-milles représentée par les différentes régions.

Le tableau fait également état des subventions accordées par tonne de marchandises expédiée, mais, en l'absence de données sur le millage, il est difficile d'interpréter ces subventions. Les distances sont naturellement un élément indispensable à l'interprétation de ces données. Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, on peut supposer qu'une forte proportion des expéditions sont faites en direction du marché torontois. Il semble, par ailleurs, que la plupart des expéditions en provenance de la Gaspésie seraient dirigées vers d'autres parties du Québec et, partant, seraient faites sur une plus courte distance. Cela expliquerait, en grande partie, l'écart des subventions par tonne relevé dans le tableau.

En l'absence de renseignements sur le parcours, il faut utiliser une approximation du taux réel de subvention. Le rapport subventions par dépenses totales semblerait le plus approprié. Sa faiblesse est effectivement que les taux ne sont pas nécessairement proportionnels à la distance, et ce, pour diverses raisons. En tant qu'approximation, toutefois, ce rapport devrait être satisfaisant. Il laisse à entendre que le taux effectif de subvention est en moyenne de 11,4 % dans le cas des expéditions de l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui suppose que 38 % environ de la distance totale est parcourue sur le territoire choisi. Dans le cas de la Gaspésie, le taux réel de subvention est estimé à 13,4 %, ce qui suppose que quelque 45 % de la distance totale est parcourue sur le territoire choisi.

Le tableau 7.5.2 présente des données sur le programme de subventions sélectives accordées au trafic en direction de l'ouest provenant des lieux déjà mentionnés. La répartition des subventions reçues par province d'origine est sensiblement différente dans le cas présent. Aux termes de ce programme, le Nouveau-Brunswick reçoit 42,4 % du total des subventions et totalise 43,8 % du volume expédié. Les parts de l'Île-du-Prince-Édouard s'élèvent à 9,8 % et 6,3 %, soit à des pourcentages beaucoup plus élevés que dans le cadre du programme de subventions régulières au trafic en direction de l'ouest. La Gaspésie a reçu 17,1 % des subventions et 32,8 % du volume expédié lui est attribuable.

Résultat plutôt surprenant, les subventions par tonne expédiée sont moins élevées dans le cas du programme de subventions sélectives que dans celui du programme de subventions régulières, malgré la différence des taux de subvention. Cette question sera analysée lorsque nous étudierons les groupes particuliers de marchandises.

Tableau 7.5.2

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS SÉLECTIVES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	35 504,80	247 234,00	185 486,00	564 684,40
Revenu facturé (x 1 000 $)	994,80	6 459,60	2 824,80	13 439,60
Subventions (x 1 000 $)	368,40	1 595,60	644,80	3 763,60
Total des frais (x 1 000 $)	1 363,20	8 055,20	3 469,60	17 203,60
Subventions par tonne ($)	10,38	6,45	3,48	6,66
Subventions/revenu facturé (%)	37,00	24,70	22,80	28,00
Subventions/total des frais (%)	27,00	19,80	18,60	21,90
Tonnes déplacées (%)	6,30	43,80	32,80	100,00
Subventions reçues (%)	9,80	42,40	17,10	100,00

Taux nominal de subventions: 50 % sur la portion de transport à l'est de la ligne Lévis - Diamond Junction.

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

Quant à l'approximation du taux réel de subvention, nous pouvons voir que le rapport subventions par dépenses totales est plus élevé que le rapport en vigueur dans le programme de subventions régulières au trafic en direction de l'ouest. Pour l'Île-du-Prince-Édouard, il s'élève à 27 %, ce qui suppose qu'environ 54 % de la distance totale a été parcourue dans le territoire choisi, par rapport au taux approximatif de 38 % dans le cas du programme de subventions régulières. Cela suppose aussi que la distance totale était plus courte et expliquerait en partie l'écart des subventions par tonne expédiée. Pour ce qui a trait au Nouveau-Brunswick, le taux réel de subvention s'élevait à 19,8 % alors qu'il était de 18,6 % en Gaspésie. C'est donc dire que 39,6 % et 37,2 % respectivement du millage étaient effectués à l'intérieur du territoire choisi. Dans le cas précédent, les estimations étaient de 42,3 % et de 45 % respectivement.

Enfin, ces deux ensembles de données ont été combinés pour avoir un certain aperçu de la répartition globale des profits tirés du programme. Les données ainsi produites, pour la ventilation géographique déjà retenue, sont relevées dans le tableau 7.5.3. On doit immédiatement remarquer que le rapport subventions par dépenses totales, bien qu'il soit calculé, n'est plus une approximation du taux réel de subvention, car il n'existe pas de taux de subvention unique qui pourrait servir de point de comparaison. Une moyenne pondérée existe effectivement pour chaque année donnée, mais il est impossible de faire des comparaisons chronologiques. Ces données ne sont donc présentées qu'à titre d'information.

Considérés sous cet angle global, le Nouveau-Brunswick et la Gaspésie ont reçu la même portion du total des subventions accordées dans le cadre des expéditions en direction de l'ouest, soit 31,3 %. L'Île-du-Prince-Édouard a reçu 6,4 % de ce total. La Gaspésie inscrit le volume le plus subventionné, soit 44,7 % du total alors que le Nouveau-Brunswick enregistre 34,5 % et l'Île-du-Prince-Édouard, 4,5 %.

Pour ce qui a trait au rapport subventions par dépenses totales, c'est l'Île-du-Prince-Édouard qui enregistre le rapport le plus élevé, soit 22,8 %. Le Nouveau-Brunswick suit avec 17,5 %, alors que ce rapport s'élève à 14,7 % dans le cas de la Gaspésie. Incidemment, on pourrait noter que l'Île-du-Prince-Édouard reçoit la subvention la plus élevée par tonne expédiée, suivie (dans l'ordre) par le Nouveau-Brunswick et la Gaspésie.

Les données sur le trafic en direction de l'ouest relevées jusqu'à maintenant présentent certaines anomalies. Il semble que la meilleure manière d'y remédier consiste à envisager la question sous l'angle des subventions accordées aux mouvements des groupes de marchandises les plus importants. Les groupes de marchandises sont retenus, plutôt que les marchandises isolées, en raison de la disponibilité des

Tableau 7.5.3

LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE: SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES VERS L'OUEST POUR CERTAINES PROVINCES ET ASSISTANCE TOTALE EN 1977

Articles	Provenance Î.-P.-É.	Provenance N.-B.	Provenance Gaspésie	Total
Poids (tonnes)	37 611,20	91 778,80	377 809,60	844 896,00
Revenu facturé (x 1 000 $)	1 439,20	9 776,00	12 056,80	32 267,60
Subventions (x 1 000 $)	425,60	2 078,00	2 078,00	6 648,80
Total des frais (x 1 000 $)	1 864,40	11 854,00	14 134,80	38 916,80
Subventions par tonne ($)	11,32	7,12	5,50	7,87
Subventions/revenu facturé (%)	29,70	21,30	17,20	20,60
Subventions/total des frais (%)	22,80	17,50	14,70	17,10
Tonnes déplacées (%)	4,50	34,50	44,70	100,00
Subventions reçues (%)	6,40	31,30	31,30	100,00

Source: Données brutes fournies par la Commission canadienne des transports.

renseignements. Les seules données mises à la disposition du consultant relativement aux principales marchandises expédiées étaient les subventions elles-mêmes.

7.6 Subventions versées au trafic en direction de l'ouest de groupes de marchandises choisis

Une étude plus en profondeur des mécanismes du programme de subventions au trafic en direction de l'ouest suppose un examen plus minutieux des subventions aux groupes de marchandises choisis. Le fondement de la sélection des groupes est la part de subventions totales versées à l'échelle provinciale, cette part fournissant également des données sur les provinces de destination les plus importantes. Nous avons étudié les données relatives à trois provinces, mais le cas de l'Île-du-Prince-Édouard est examiné en détail dans le tableau 7.6. Aux fins de comparaison, nous présentons aussi des données sur certains groupes de marchandises en provenance du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie.

Une étude du tableau révèle immédiatement que, dans le cas du programme de subventions régulières au trafic en direction de l'ouest, seuls trois groupes de marchandises en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard sont envisagés. Toutefois, ces trois groupes représentaient 85,3 % des subventions versées en 1977 aux expéditions de marchandises de l'Île-du-Prince-Édouard vers l'ouest aux termes de ce programme. Les deux groupes de marchandises présentés dans le tableau en regard des subventions sélectives pour l'Île-du-Prince-Édouard totalisent 97,3 % des subventions versées aux expéditions de marchandises de l'Île-du-Prince-Édouard vers l'ouest dans le cadre de ce programme. En d'autres termes, une très grande partie du total des subventions a été représentée dans ce tableau.

Les marchandises expédiées dans le cadre du programme de subventions régulières illustrent très bien ce qu'on appelle le taux réel de subvention. Ainsi, la catégorie "expéditions de marchandises diverses" enregistre des taux réels de subvention qui varient entre 5,6 % dans le cas des expéditions vers l'Alberta et 14,1 % dans celui des expéditions vers l'Ontario. La moyenne du groupe s'établit à 7 %. La catégorie "matériel de rebut", inclusion quelque peu inusitée dans un programme de subventions destiné à soutenir les fabricants de la région atlantique, a bénéficié d'une subvention de 18,3 %. Pour la catégorie "produits alimentaires et connexes", le taux réel de subvention est de 16,5 %. Il s'impose de noter que la subvention par tonne expédiée au transport du matériel de rebut est peu élevée: elle n'atteint pas 10 % de la subvention accordée au transport des marchandises diverses.

Les trois mêmes catégories, ou groupes, de marchandises sont les plus importantes dans le cas des expéditions du Nouveau-

Tableau 7.6

DONNÉES SUR LES SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES AU TRAFIC VERS L'OUEST
PAR GROUPEMENTS DE MARCHANDISES LES PLUS IMPORTANTS,
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET AUTRES RÉGIONS - 1977

Groupes de marchandises et programme	Destination ou total	Poids (en tonnes)	Recettes facturées (x 1 000 $)	Subventions (x 1 000 $)	Dépenses totales (x 1 000 $)	Subventions par tonne ($)	Subventions/ Recettes facturées (%)	Subventions/ Dépenses totales (%)
Î.-P.-É. - Subventions régulières								
Produits alimentaires et connexes	Total	190	21,8	4,3	26,1	22,63	19,7	16,5
Matériel de rebut	Total	635	14,7	3,3	18,0	5,20	22,4	18,3
Marchandises diverses	Alberta	95	85,0	5,0	90,0	52,63	5,9	5,6
	Ontario	488	174,9	28,6	203,5	58,61	16,4	14,1
	Total	723	364,9	41,1	406,0	56,85	11,3	7,0
Î.-P.-É. - Subventions sélectives								
Produits agricoles	Ontario	7 696	243,6	78,6	322,2	10,21	32,3	24,4
	Québec	8 808	177,1	80,4	257,5	9,13	45,4	31,2
	Total	16 504	420,7	159,0	579,7	9,63	37,8	27,4
Produits alimentaires et connexes	Ontario	7 344	253,3	71,8	325,1	9,78	28,3	22,1
	Québec	10 704	2F91,5	127,6	419.1	11,92	43,8	30,4
	Total	18 048	544,8	199,4	744,2	11,05	36,6	26,8
N.-B. - Subventions régulières								
Marchandises diverses	Total	3 517	1 743,2	189,5	1 932,7	53,88	10,9	9,8
Produits alimentaires et connexes	Total	4 933	207,3	41,2	248,5	8,35	19,9	16,6
Matériel de rebut	Total	6 03F3	137,4	27,8	165,2	4,61	20,2	18,7
N.-B. - Subventions sélectives								
Produits alimentaires et connexes	Total	109 948	3 631,1	807,0	4 438,1	7,37	22,2	18,2
Produits agricoles	Total	25 923	346,7	145,5	491,2	13,34	42,1	29,6
Gaspésie - Subventions régulières								
Produits agricoles	Total	760	537,2	62,8	600,0	82,63	11,7	10,5
Gaspésie - Subventions sélectives								
Produits alimentaires et connexes	Total	103 145	876,9	201,7	1 077,6	1,96	23,0	18,7

Source: Données de la Commission canadienne des transports.

Brunswick vers l'ouest. Comme dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, la catégorie "matériel de rebut" enregistre le taux de subvention le plus élevé, mais la subvention la moins élevée par tonne de marchandises figurant sur la liste. Pour ce qui a trait à la catégorie "marchandises diverses", la subvention par tonne ne diffère pas sensiblement de la subvention accordée à l'Île-du-Prince-Édouard au même titre, bien que le taux réel de subvention soit légèrement plus élevé. Le transport des produits agricoles, soit la catégorie de marchandises la plus importante en provenance de la Gaspésie qui soit subventionnée dans le cadre de ce programme, a bénéficié d'une subvention très importante par tonne. Le taux réel de subvention était, toutefois, peu élevé.

En ce qui concerne le programme de subventions sélectives, seuls deux groupes de marchandises doivent être étudiés dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, soit les produits agricoles ainsi que les produits alimentaires et connexes. Dans les deux cas, les expéditions vers l'Ontario et le Québec ainsi que les expéditions totales seront étudiées. Dans l'ensemble, il y a lieu de noter que les subventions par tonne présentent une grande cohérence, allant d'une somme plutôt modeste de 9,13 $ dans le cas des produits agricoles expédiés de l'Île-du-Prince-Édouard vers le Québec à 11,92 $ dans celui des produits alimentaires expédiés vers l'Ontario. Les approximations du taux réel de subvention sont également regroupées, variant d'un niveau assez faible de 22,1 % dans le cas des produits alimentaires expédiés vers l'Ontario à un niveau élevé de 31,2 % dans le cas des produits agricoles expédiés vers le Québec. Les différences enregistrées dans la proportion de la distance totale parcourue à l'intérieur du territoire choisi expliquent principalement cet écart.

Les deux mêmes produits figurent dans la section du tableau relative au Nouveau-Brunswick. Dans ce cas, la subvention par tonne versée aux produits agricoles correspond presque au double de la subvention versée au groupe des produits alimentaires. Dans le cadre du programme de subventions sélectives, la subvention par tonne accordée à la Gaspésie est plutôt faible, soit 1,96 $ sur les produits alimentaires, mais il faut remarquer que le taux de subvention ne diffère pas sensiblement du taux accordé au Nouveau-Brunswick pour ce groupe de marchandises.

Les anomalies manifestes déjà notées relativement aux programmes de subventions au trafic en direction de l'ouest sont expliquées, dans une large mesure par la grande diversité des groupes de marchandises constituant le total des lieux d'origine des différentes provinces. L'importance des subventions accordées à la Gaspésie reflète l'importance des flux d'un nombre limité de marchandises, flux associés au fait que l'économie en question est, sous nombre d'aspects, très semblable à celle du Nouveau-Brunswick.

7.7 Mouvements de marchandises particulières

En dernier lieu, il s'impose d'étudier brièvement les subventions versées aux flux les plus importants de marchandises expédiées en direction de l'ouest. Les seules données disponibles dans ce cas sont les subventions par marchandise. Elles permettent, toutefois, de faire certaines observations. Le tableau 7.7 en fait état.

Avant d'étudier ces données, une brève revue des objectifs du programme de subventions s'impose. La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique est effectivement une résultante de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui était entrée en vigueur en 1927. Des subventions versées parallèlement à l'industrie du camionnage ont été accordées aux termes de l'ancien programme en vue de supprimer la nature discriminatoire du nouveau programme. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes visait à permettre aux fabricants, négociants et commerçants de ces provinces d'avoir accès à l'ensemble du marché canadien. Vu sous cet angle, le programme peut être considéré comme une première tentative visant à stimuler le commerce dans la région atlantique. Nous étudierons les données du tableau 7.7 en tenant compte de cet aspect.

Dans cette perspective, nous pouvons dire que toutes les marchandises visées par le programme de subventions sélectives semblent répondre à cet objectif, car elles entraînent toutes une expédition de marchandises nouvellement produites vers les marchés situés à l'ouest du territoire choisi. Les données dont on dispose actuellement ne permettent pas de se prononcer avec certitude sur la mesure dans laquelle le programme de subventions favorise la pénétration du marché. La précision de ces données soulève un certain doute, car, au total, le transport des cinq principales marchandises n'a bénéficié que de 20,9 % du total des subventions versées dans le cadre du programme de subventions sélectives au trafic en direction de l'ouest. La subvention estimée semble minimiser considérablement la subvention accordée aux expéditions de pommes de terre.

Pour ce qui a trait aux subventions régulières, les cinq groupes de marchandises totalisent environ 21 % de l'ensemble des paiements versés à l'Île-du-Prince-Édouard dans le cadre de ce programme. Comme dans le cas précédent, la précision des données n'est pas attestée. Cependant, d'après les données relevées dans le tableau, on doit conclure que le programme de subventions régulières n'atteint pas les objectifs fixés dans la préambule à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. De la somme de 12 000 $ présentée sommairement dans le tableau, 92 % des subventions ont été versées soit au mouvement des effets ménagers, soit à celui du matériel de rebut. Il est très

Tableau 7.7

GROUPES DE MARCHANDISES LES PLUS IMPORTANTS RECEVANT DES SUBVENTIONS: PROGRAMMES DE SUBVENTIONS RÉGULIÈRES ET SÉLECTIVES AU TRAFIC EN DIRECTION DE L'OUEST - ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, 1977

Î.-P.-É. - Subventions sélectives	37 542,61 $	Pommes de terre, autres que patates douces
	32 416,87 $	Légumes surgelés
	2 505,93 $	Fruits, légumes ou fruits de mer en boîtes ou en conserves
	2 369,78 $	Légumes en boîtes
	2 099,19 $	Fruits en boîtes ou en conserves
Î.-P.-É. - Subventions régulières	10 269,88 $	Effets ménagers
	816,05 $	Matériel de rebut ou résidus - produits métalliques
	269,09 $	Produits manufacturés - divers
	265,34 $	Poissons ou autres fruits de mer en boîtes
	223,78 $	Carcasses (tout ou partie)

Source: Données fournies par la Commission canadienne des transports.

difficile de relier le mouvement de ces marchandises aux efforts déployés pour stimuler l'économie et ces marchandises devraient être radiées de la liste des transports admissibles au taux de subvention fixé.

En l'occurrence, il serait souhaitable de revoir la question des expéditions de moindre importance du point de vue tant du transport intra-régional que du trafic en direction de l'ouest. En 1975, une exemption pour les expéditions peu importantes a été introduite dans le cas du programme intraprovincial et les expéditions où le coût de transport supporté par l'expéditeur était inférieur à 10 $ ont été exclues. Étant donné la montée en flèche des frais de transport, nombre d'expéditions exclues en 1975 pourraient bénéficier des subventions en 1981. On estime que l'exemption visant les expéditions peu importantes dans le cadre du programme intraprovincial doit être réexaminée et qu'il faut étudier la possibilité d'étendre cette exemption au programme de subventions au trafic en direction de l'ouest et que des recettes facturées de 25 $ semblent constituer une limite inférieure raisonnable dans ce cas. Cependant, pour éviter que l'expérience précédente ne se répète, on est d'avis que l'expédition minimale doit être indexée, au moyen d'un indice de frais de transport défini par FPCART, afin que, dans l'avenir, la limite inférieure soit maintenue en termes réels.

7.8 Résumé et conclusions

Les subventions versées dans le cadre des divers programmes de subventions à l'industrie du camionnage représentent un montant considérable et ont augmenté rapidement au fil des années. Étant donné que les coûts du camionnage augmenteront vraisemblablement dans l'avenir, il est probable que les subventions en feront autant. Ces considérations font entrevoir la nécessité d'étudier à fond les programmes afin de déterminer leur efficacité et de tirer le plus grand avantage possible des dollars dépensés. Une telle étude doit être faite de façon très détaillée et être axée sur des marchandises et des marchés particuliers.

À l'Île-du-Prince-Édouard, les subventions accordées aux entreprises de catégorie II et, très probablement, à l'industrie dans son ensemble expliquent la différence enregistrée entre un profit et une perte en 1978. Toute modification apportée aux programmes doit, par conséquent, faire la part des effets sur l'industrie. La plupart des subventions accordées aux expéditions de l'Île-du-Prince-Édouard sont destinées aux mouvements à l'intérieur du territoire choisi, en fait à l'intérieur des provinces maritimes. La part de subventions versées aux expéditions en direction de l'ouest est donc beaucoup moins élevée.

Une étude du programme de subventions intra-régionales révèle qu'une part importante des subventions est versée aux expéditions intraprovinciales dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard. En l'occurrence, cependant, les données doivent être interprétées avec précaution, car, malgré l'importance des mouvements de pommes de terre en direction de Terre-Neuve, aucune dépense de subventions n'était indiquée dans les données relatives aux expéditions de l'Île-du-Prince-Édouard à Terre-Neuve. Les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard bénéficient peu du programme. Les expéditions en provenance de cette province totalisent seulement 1 % des dépenses totales prévues dans le cadre de ce programme.

Nous avons vu que, dans le cadre du programme de subventions régulières au trafic en direction de l'ouest, seulement 2 % des subventions totales ont été accordés au transport des marchandises en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard. La subvention par tonne expédiée reçue par l'Île-du-Prince-Édouard était toutefois la plus importante des subventions accordées aux trois provinces étudiées. L'approximation du taux réel de subvention dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard était la plus faible des trois approximations provinciales, ce qui traduit la part plus importante de la distance moyenne d'expédition parcourue en dehors du territoire choisi.

Si l'on envisage le programme de subventions sélectives au trafic en direction de l'ouest, on constate que les expéditions de l'Île-du-Prince-Édouard ont bénéficié de 9,8 % de l'aide totale. De nouveau, la subvention par tonne expédiée était la plus élevée des subventions étudiées, comme l'était l'aproximation du taux réel de subvention. Lorsque les deux programmes sont combinés, 6,4 % de l'aide totale est affectée au transport des marchandises en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard. La province se classe au premier rang pour ce qui a trait aux deux autres mesures employées.

Les subventions au mouvement de groupes distincts de marchandises et à celui de marchandises particulières ont également été examinées, plus en profondeur dans le premier cas en raison de la disponibilité des données. Dans le programme de subventions régulières, il a été constaté que le transport de trois groupes de marchandises bénéficiait de 85,3 % des subventions totales. La concentration était encore plus forte dans le cas du programme de subventions sélectives, alors que 97,3 % des subventions totales étaient affectés au transport de deux marchandises. Cette étude a résolu nombre d'anomalies évidentes relevées dans une démarche antérieure. Pour ce qui a trait aux marchandises particulières expédiées en vertu du programme de subventions sélectives au trafic en direction de l'ouest, même si des problèmes de données existent effectivement, il semble juste d'affirmer que le programme ne résiste pas au test d'expansion des marchés en ce qui concerne les marchandises produites à l'Île-du-Prince-Édouard. Il ne semble pas en être ainsi du programme de subventions régulières

au trafic en direction de l'ouest; en effet, dans le cadre de ce programme, 92 % des dépenses au titre des marchandises en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard ont trait au mouvement des effets ménagers et du matériel de rebut. Il est difficile de relier l'un ou l'autre des programmes aux efforts déployés pour stimuler l'économie.

En conclusion, le programme actuel paraît présenter certaines lacunes qui doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie. Une de ces lacunes a trait au mouvement des marchandises non liées à la production courante. L'introduction des effets ménagers et du matériel de rebut dans un programme de subventions de cette nature est contestable et l'incidence sur l'industrie de leur suppression devrait être examinée avec soin. Il existe aussi plus d'un argument en faveur de la hausse de l'exemption aux expéditions peu importantes, soit son indexation, de façon à ce qu'elle demeure constante en termes réels, et de son élargissement au programme de subventions au trafic en direction de l'ouest. Un seuil d'exemption de 25 $ a été proposé.

Il n'existe pas de données qui permettent une analyse par rapport aux autres modifications possibles dans chacun des programmes de subventions. Bien qu'on puisse soutenir que l'apport de modifications s'impose pour contrer les coûts toujours croissants du programme, les modifications ne devraient pas être faites avant qu'on ne puisse évaluer leur incidence.

APPENDICES

Appendice A

PRINCIPAUX CODES UTILISÉS, ÉTABLIS D'APRÈS LA CLASSIFICATION TYPE DES PRODUITS

Voici la liste des codes de marchandises utilisés pour l'enquête origine-destination de 1979. Ces codes sont classés dans l'ordre d'après les deux premiers chiffres du code CTP qui apparaît dans le volume I de la classification type des produits.

Code	Désignation	Code de division CTP	Appellation CTP
0		00	Animaux vivants
01	Viande	01	Viandes et préparation à base de viandes
03	Poisson	03	Poisson
04	Autres produits marins	04	Autres produits marins
05	Produits laitiers	05	Produits laitiers, oeufs et miel
06	Grains	06	Grains de céréale
07	Aliments	07	Fruits
		08	Noix
		09	Légumes
		10	Sucre
		11	Cacao, café, thé
		12	Margarine
		14	Autres aliments
15	Aliments pour animaux	15	Fourrage et aliments pour animaux
17	Boissons	17	Boissons

18	Tabacs	18	Tabacs
20	Produits d'origine animale	20	Produits bruts d'origine animale, non comestibles
21	Produits d'origine végétale	21	Produits bruts d'origine végétale
23	Bois brut	23	Matières de bois brut
24	Textiles	24	Textile et fibres connexes
25	Métaux	25	Minerais de métaux
26	Houille brute	26	Houille, pétrole brut
27	Minéraux bruts non métalliques	27	Minéraux bruts non métalliques
29	Rebuts	29	Autres déchets et rebuts
30	Fourrures, cuir	30	Cuir
		31	Fourrures, apprêtées
		32	Demi-produits en plastique et en caoutchouc
33	Produits du bois	33	Demi-produits en bois
34	Pâte	34	Pâte
35	Papier	35	Papier et carton
36	Produits en textiles	36-38	Demi-produits en textiles
		39	Huiles, corps gras, cires, etc.
40	Produits chimiques	40-42	Produits chimiques et connexes
43	Produits pétroliers	43	Produits du pétrole et de la houille
44	Produits métalliques	44	Fer, acier et alliages
		45	Métaux non ferreux

44	Produits métalliques (suite)	46	Demi-produits de base en métal
		47	Produits minéraux non métalliques de base
		49	Demi-produits divers
50	Machines et produits finis	50-96	Toute la section 5, produits finals non comestibles
999	Non identifiés		

Appendice B

ROADS ACT DE 1965

Modifications apportées au règlement

(Approuvées par Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil le 1er mai 1975)

Le Règlement adopté en vertu des dispositions de l'article 53 de la loi dite Roads Act de 1965 (14 Éliz. II, Chap. 22) par Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil le 24e jour d'octobre 1970 est modifié par les présentes, à compter du 1er mai 1975, comme suit:

1. Les article 2, 3 et 4 du Règlement sont supprimés en entier et remplacés par les articles suivants:

2. Aucune personne ne peut exploiter sur une route située à l'extérieur d'une ville ou d'un village un véhicule muni de pneus, chargé ou non, qui n'est pas conforme aux caractéristiques définies dans les diagrammes de camion ci-joints en annexe à titre de TABLEAUX et

a) dont la charge brute totale est supérieure au poids en livres qui figure sur tout certificat d'immatriculation délivré en regard du véhicule,

b) dont la charge de l'essieu avant est supérieure à 10 000 livres sauf si les dispositions de l'article 12 du présent Règlement s'appliquent,

c) s'il s'agit d'un camion à deux essieux dont la charge de l'essieu arrière est supérieure à 20 000 livres, tel que l'indique le TABLEAU 1,

d) s'il s'agit d'un camion, d'un tracteur ou d'une semi-remorque à essieu tandem dont les charges par essieu sont supérieures à celles qui figurent aux TABLEAUX 2, 4, 5, 6,

e) s'il s'agit d'un tracteur et d'une semi-remorque à essieu triple dont les charges par essieu sont supérieures à celles qui figurent au TABLEAU 7,

à moins qu'un permis n'ait été délivré conformément à l'article 46 de la Loi.

3. a) ESSIEU TANDEM: aux fins du présent Règlement, un essieu tandem est défini comme étant un ensemble de deux essieux consécutifs, munis chacun de quatre pneus de même dimension et dont l'écart du centre d'un essieu à l'autre est égal ou supérieur à 48 pouces et inférieur à 96 pouces, chaque essieu étant relié indépendamment au véhicule par une suspension commune conçue pour égaliser les charges des roues et nécessairement muni de freins, sans quoi il ne s'agit pas d'un essieu tandem.

b) ESSIEU TRIPLE: aux fins du présent Règlement, un essieu triple est défini comme étant un ensemble de trois essieux consécutifs, munis chacun de quatre pneus de même dimension et dont l'écart du centre d'un essieu à l'autre est supérieur à 40 pouces, chaque essieu étant relié indépendamment au véhicule par suspension commune conçue pour égaliser les charges des essieux et nécessairement muni de freins, sans quoi il ne s'agit pas d'un essieu triple.

4. TABLEAUX DES MAXIMUMS DE CHARGE AUTORISÉS

Aux fins du présent Règlement, les TABLEAUX de désignation des maximums de charge par essieu et des maximums de poids total en charge ci-annexés stipulent les maximums de charge autorisés pour la catégorie de véhicule définie dans le tableau, qui détermine également la configuration du véhicule selon les conventions suivantes:

a) la lettre S désigne deux roues simples par essieu,

b) la lettre D désigne des roues doubles et quatre pneus par essieu,

c) la lettre T désigne un essieu tandem, aux termes de la définition du présent Règlement,

d) le chiffre 3 désigne un essieu triple, aux termes de la définition du présent Règlement.

2. Les articles 12 et 13 ci-après formulés suivent l'article 11:

12. Les maximums de charge selon la largeur des pneus avant des véhicules représentés au TABLEAU 7 sont les suivants:

POIDS MAXIMUM AUTORISÉ PAR ESSIEU AVANT

SELON LA DIMENSION DES PNEUS

DIMENSIONS DES PNEUS AVANT LARGEUR EN POUCES	MAXIMUMS DE CHARGE AUTORISÉS DE L'ESSIEU AVANT EN LIVRES
8,25	10 000
9,00	10 800
10,00	12 000
11,00	13 000

13. L'exploitation de tout véhicule moteur ou de tout véhicule articulé dont la charge est supérieure à 80 000 livres est interdite sur toute route provinciale autre que:

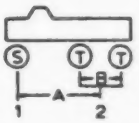
13.1 Route 1 de Borden à Charlottetown à Wood Islands,
13.2 Route 1A de Borden à Summerside,
13.3 Route 3 de Cherry Valley à Georgetown,
13.4 Route 4 de la Route 3 à Montague,
13.5 Route 2 de Charlottetown à Souris,
13.6 Route 2 de Charlottetown à Kensington et Tignish,
13.7 Route 151 de Elmsdale à Alberton,
13.8 Route 197 de Read's Corner à Traveller's Rest,
13.9 Route 142 de la Route 2 à O'Leary,
13.10 Route 121 de Sherbrooke à Summerside, via Granville Street

3. Les TABLEAUX 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 sont annexés au Règlement:

Tableau 1

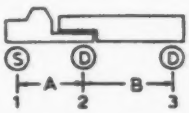
ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces	CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres		POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	1	2	30
96	10	20	

Tableau 2



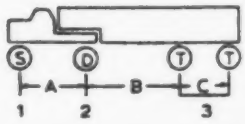
ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces		CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres		POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	B	1	2	45
100	48	10	35	

Tableau 3



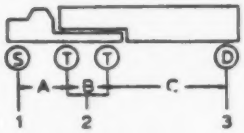
ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces		CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres			POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	B	1	2	3	50
96	48	10	20	30	

Tableau 4



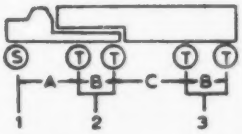
ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces			CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres			POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	B	C	1	2	3	65
84	108	48	10	20	30	

Tableau 5



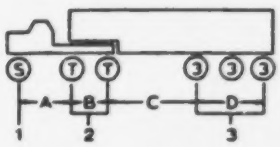
ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces			CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres			POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	B	C	1	2	3	65
96	48	120	10	35	20	

Tableau 6



ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces			CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres			POIDS TOTAL EN CHARGE en milliers de livres
A	B	C	1	2	3	80
96	48	144	10	35	35	

Tableau 7



ÉCART MINIMAL ENTRE LES ESSIEUX en pouces				CHARGE PAR ESSIEU en milliers de livres			POIDS TOTAL EN CHANGE en milliers de livres
A	B	C	D	1	2	3	
120	48	144	96	10	35	44	89.0
120	48	144	144	10	35	51	96.0
126	48	156	192	10	35	60	105.0
120	54	144	96	10	36	44	90.9
120	54	144	144	10	36	51	97.0
132	54	156	192	10	36	60	106.0
120	60	144	96	10	37.5	44	91.5
120	60	144	144	10	37.5	51	93.5
138	60	162	192	10	37.5	60	107.5
126	72	150	96	10	40	44	94.0
126	72	150	144	10	40	51	100.0
144	72	165	192	10	40	60	110.0
132	48	144	96	12	35	44	91.0
132	48	144	144	12	35	51	98.0
132	48	156	192	12	35	60	107.0
132	54	144	96	12	36	44	92.0
132	54	144	144	12	36	51	99.0
132	54	156	192	12	36	60	108.0
132	60	144	96	12	37.5	44	93.5
132	60	144	144	12	37.5	51	100.5
132	60	162	192	12	37.5	60	109.5
138	48	144	96	13	35	44	92.0
138	48	144	144	13	35	51	99.0
138	48	156	192	13	35	60	108.9
138	54	144	96	13	36	44	93.0
138	54	144	144	13	36	51	100.0
138	54	156	192	13	36	60	109.0
138	60	144	96	13	37.5	44	94.5
138	60	144	144	13	37.5	51	101.5
138	60	162	192	13	37.5	60	110.5

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

CAS N° 4

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE

Les aspects économiques et la réglementation

Préparé par:

R.C. Barnstead
M & B Transportation
Consulting Associates
Mahone Bay, Nouvelle Écosse
Mai 1981

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION		4 - 1
Chapitre 1	DONNÉES DE BASE SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE TERRE-NEUVE	4 - 3
Chapitre 2	PROFIL DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE	4 - 11
	2.1 Nombre de transporteurs domiciliés et exploitants	4 - 11
	2.2 Forme de propriété	4 - 12
	2.3 Immatriculation des véhicules automobiles	4 - 12
	2.4 Origines et destinations du trafic contrôlé par les transporteurs basés à Terre-Neuve	4 - 13
	2.5 Rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve	4 - 15
	2.6 Rentabilité relative selon le genre de trafic	4 - 24
	2.7 Ratios de l'endettement et de l'avoir	4 - 26
	2.8 Proportion du trafic contrôlé à Terre-Neuve par les gros transporteurs	4 - 27
	2.9 Évaluation du trafic sur les traversiers interprovinciaux par genre de transporteur entre 1968 et 1979	4 - 31
Chapitre 3	RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE	4 - 33
	3.1 Comparaison des règlements économiques avec les règlements des autres provinces atlantiques et des juridictions avoisinantes	4 - 39
	3.2 Coûts estimatifs du processus de réglementation à Terre-Neuve	4 - 41
Chapitre 4	RÈGLEMENTS PROVINCIAUX GÉNÉRAUX TOUCHANT L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE	4 - 43
	4.1 Highway Traffic Act	4 - 43
	4.2 Newfoundland Retail Sales Tax Act	4 - 47
	4.3 Gasoline Tax Act	4 - 47
	4.4 Normes relatives à la main-d'oeuvre	4 - 48

Chapitre 5	SUBVENTIONS RELIÉES À L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE TERRE-NEUVE	4 - 51
	5.1 Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	4 - 51
	5.2 Subventions accordées pour les activités des traversiers du golfe	4 - 54
Chapitre 6	COMMENTAIRES SUR LA NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE	4 - 57
APPENDICE	RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS CONTENUES DANS LE RAPPORT SULLIVAN SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER	4 - 63
RÉFÉRENCES		4 - 69
BIBLIOGRAPHIE		4 - 71

TABLEAUX

1	Profil des entreprises et des véhicules	4 - 4
2	Coût d'exploitation par camion-mille	4 - 7
3	Nombre de transporteurs domiciliés et exploitants	4 - 11
4	Formes de propriété	4 - 12
5	Immatriculation des véhicules automobiles	4 - 13
6	Revenus des transporteurs routiers: transport à l'intérieur de Terre-Neuve et à destination des autres régions canadiennes	4 - 14
7	Revenus des transporteurs routiers pour le transport à destination de Terre-Neuve	4 - 15
8	Rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve	4 - 16
9	Rentabilité relative du total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques	4 - 17
10	Rentabilité relative de tous les transporteurs du Canada	4 - 18

11	Rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, par catégorie, 1978	4 - 19
12	Rentabilité relative du total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques, par catégorie, 1978	4 - 20
13	Rentabilité relative de tous les transporteurs du Canada, par catégorie, 1978	4 - 20
14	Rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, par catégorie, 1977	4 - 22
15	Rentabilité relative du total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques, par catégorie, 1977	4 - 22
16	Rentabilité relative de tous les transporteurs du Canada, par catégorie, 1977	4 - 23
17	Rentabilité par genre d'activité, transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, 1978	4 - 24
18	Rentabilité comparative par genre d'activité avec les autres transporteurs du Canada, 1978	4 - 25
19	Ratios d'endettement et de l'avoir	4 - 27
20	Revenus par catégorie de transporteur, 1978	4 - 28
21	Comparaison entre les revenus des plus gros transporteurs choisis et ceux de tous les transporteurs pour le trafic à l'intérieur et en provenance de Terre-Neuve, 1977	4 - 29
22	Comparaison entre les revenus des plus gros transporteurs choisis et ceux de tous les transporteurs pour le trafic circulant à l'intérieur et en provenance de la région atlantique, 1977	4 - 29
23	Comparaison entre les revenus des plus gros transporteurs choisis et ceux de tous les transporteurs pour le trafic à destination de Terre-Neuve, 1977	4 - 30
24	Trafic de fret général à Terre-Neuve: années choisies entre 1968 et 1979	4 - 31
25	Activités de la Division du transport routier, 1979	4 - 34
26	Extraits du rapport de la Division de l'inspection des transporteurs routiers, 1979	4 - 36

27	Dimensions maximales permises des véhicules, Terre-Neuve	4 - 43
28	Dimensions maximales permises des véhicules, provinces maritimes	4 - 44
29	Poids bruts autorisés des véhicules dans la région atlantique	4 - 45
30	Exigences minimales en matière d'assurance de fret	4 - 46
31	Subventions au transport de marchandises dans la région atlantique par région, exercice financier 1979-1980	4 - 53
32	Subventions au transport de marchandises dans la région atlantique par région, exercices financiers 1977-1978 et 1978-1979	4 - 54
33	Subventions au transport versées pour le trafic circulant à Terre-Neuve, exercices financiers 1977-1978 et 1978-1979	4 - 55

INTRODUCTION

À Terre-Neuve, la réglementation du camionnage qui existe aujourd'hui a commencé par l'adoption du Motor Carrier Act en 1970. C'est à cette époque que les traversiers du golfe ont été en mesure de transporter les camions-remorques courants selon le système de manutention horizontale, ce qui a permis à l'industrie du camionnage extraprovincial d'assurer les mêmes services complets de camionnage porte à porte que sur le continent.

Au cours des quelque vingt dernières années, la construction routière a pris beaucoup d'importance dans la province; cependant, celle-ci a encore besoin d'autres routes pavées de bonne qualité. Bien que la route transcanadienne ait été parachevée en 1965, elle a été considérablement détériorée par la suite et est encore en réparation.

Dans son rapport, la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve indiquait que: "Le secteur du camionnage, plus que tout autre secteur de transport, a connu dans cette province une évolution qui ne lui a peut-être pas permis encore de se stabiliser. Le secteur, en général, a été fragmenté avec les nombreuses petites entreprises qui régulièrement s'y greffaient ou s'en détachaient. Inutile de dire que le niveau de fiabilité et de régularité du secteur était faible et qu'il était difficile, en fait, de dispenser un service quel qu'il soit à de nombreuses régions de la province." [1]

Néanmoins, depuis 1970, l'industrie du camionnage interprovincial a connu un taux de croissance remarquable. L'industrie du transport routier a notamment aidé l'industrie de la pêche à vendre ses produits en dehors de la province de Terre-Neuve.

La présente étude vise à étudier les règlements économiques et les règlements généraux qui régissent actuellement l'industrie du transport routier et d'en évaluer la nécessité, compte tenu, entre autres choses, du fait que la croissance de l'industrie s'est faite de façon beaucoup plus tardive à Terre-Neuve qu'ailleurs au Canada.

Fondamentalement, la Loi et les règlements sur les transporteurs routiers régissent l'industrie du transport routier dans une plus grande mesure que dans les autres provinces atlantiques. Ainsi, à Terre-Neuve, la Commission des entreprises de services publics peut fixer ou approuver les frais de transport, tandis que les autres provinces atlantiques exigent uniquement le dépôt des tarifs.

Les auteurs de la présente étude sont d'avis que la réglementation de l'industrie du transport routier à Terre-Neuve

est encore essentielle pour protéger l'intérêt public. L'industrie du camionnage interne est moins rentable et moins viable financièrement que l'industrie du transport routier de la région atlantique et de l'ensemble du Canada. De plus, l'industrie du camionnage s'est révélée un atout précieux pour l'industrie de la pêche qui peut maintenant exporter du poisson aux États-Unis et à d'autres destinations canadiennes. En raison de la situation géographique, des conditions du système routier et de la densité de la population, le grand public ne souffre pas d'un excès de services de la part des transporteurs routiers, mais plutôt d'une carence dans plusieurs régions, surtout si l'on tient compte de la situation qui prévaut ailleurs au Canada.

Chapitre 1

DONNÉES DE BASE SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE TERRE-NEUVE

La Commission d'enquête appelée la "Commission Sullivan" a été instituée pour conseiller le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministre des Transports, sur les problèmes du transport à Terre-Neuve et pour formuler des suggestions en vue de les solutionner. La Commission a présenté le volume 1 de son rapport en juillet 1978 et le volume 2 en février 1979.

La Commission Sullivan a fait des recherches approfondies sur tous les aspects du transport à Terre-Neuve. Le présent chapitre est basé en grande partie sur les données contenues dans le rapport Sullivan, dans la mesure où elles se rapportent à la réglementation du transport routier.

Le rapport Sullivan a utilisé les données auxquelles la Commission pouvait alors avoir recours, soit essentiellement les données se rapportant à l'année 1977 et aux années précédentes. Pour les fins du présent chapitre, les données du rapport Sullivan ont fait l'objet de tests à l'aide de données plus récentes, lorsqu'elles étaient disponibles, afin de confirmer que la situation mentionnée n'avait pas changé fondamentalement. À moins d'indication contraire dans le présent rapport, les données présentées par la Commission Sullivan représentent encore les situations décrites, même si, en termes absolus, les données relatives aux années subséquentes indiquent des changements mineurs.

Selon le rapport [2], plus de 90 % de toutes les entreprises de camionnage desservant Terre-Neuve, y compris les entreprises intraprovinciales et les entreprises extraprovinciales, fournissent un service irrégulier ou discontinu dans les régions. Cependant, les quelques grandes entreprises qui assurent un service régulier représentent une partie importante du nombre total de camions utilisés en tout temps.

Le tableau suivant illustre le profil des entreprises et des véhicules des transporteurs publics faisant affaires à l'intérieur et à l'extérieur de Terre-Neuve pour les années 1973 et 1977.

Tableau 1

PROFIL DES ENTREPRISES ET DES VÉHICULES [2]

	Profil intraprovincial			Profil extraprovincial		
Description	1973	1974	Variation	1973	1977	Variation
Nombre d'entreprises	479	344	-28 %	80	140	+75 %
Total des véhicules	1156	996	-14 %	324	712	+120 %
Moyenne de véhicules par entreprise	2,4	2,8	+17 %	4,1	5,1	+24 %

Le tableau 1 indique que le nombre de transporteurs extraprovinciaux a augmenté de façon importante (+75 %), tandis que le nombre de transporteurs faisant affaires dans la province a considérablement diminué (-28 %). Selon le rapport Sullivan, les fonctionnaires de la Commission des entreprises de services publics (Public Utilities Board) ont indiqué que, depuis quelques années, le nombre de transporteurs intraprovinciaux a diminué sensiblement en raison du grand nombre de fusions des petites entreprises. À la suite de ces fusions, le contrôle de l'ensemble du marché du camionnage est maintenant entre les mains d'une douzaine d'entreprises. D'autre part, pendant la même période, le nombre de transporteurs extraprovinciaux a augmenté en raison des demandes de services de camionnage.

Plus de 80 % de tous les transporteurs possèdent moins de six véhicules. Cependant, même si les gros transporteurs sont beaucoup moins nombreux, ils représentent une partie importante du nombre total de véhicules en service en tout temps.

Depuis quelques années, la durée de transit des véhicules s'est grandement améliorée [3]. La Commission Sullivan attribue ce phénomène à un ensemble de facteurs, tels que la conteneurisation, l'expérience, l'amélioration des routes et les pressions de la concurrence. Auparavant, l'industrie était fragmentée et se composait d'un grand nombre d'entreprises dont le service n'était pas toujours efficace. Depuis les fusions et la réduction du nombre d'entreprises ne comptant qu'une personne, un groupe de 12 transporteurs contrôle maintenant la majeure partie du marché du camionnage à Terre-Neuve.

Le rapport indique également [3] qu'il faut aussi attribuer l'amélioration de la qualité à la méthode de paiement des chauffeurs. Beaucoup de transporteurs qui desservent la province de Terre-Neuve sur une base extraprovinciale n'embauchent pas d'employés salariés pour conduire leurs véhicules, mais louent les services de propriétaires-exploitants (courtiers) qui utilisent leurs propres véhicules tout en travaillant pour l'entreprise. Ces propriétaires-exploitants (courtiers) transportent des marchandises dans leurs propres camions pour une partie du montant facturé au client et sont rémunérés non pas sur une base horaire, comme c'est le cas des employés réguliers, mais selon la distance parcourue ou un pourcentage des revenus.

Le rapport de la Commission [4] indique les tendances qui se sont manifestées au cours des dernières années pour les mouvements intraprovinciaux ainsi que le transport par camion de fret général en provenance et à destination de Terre-Neuve.

a) Mouvements intraprovinciaux - Le nombre de tonnes transportées par camion a augmenté, passant de 1 912 000 tonnes en 1964 à 7 800 000 environ en 1976. D'autre part, le rail a connu un déclin, le nombre de tonnes passant de 696 000 en 1972 à 403 000 en 1976. Il en est de même du transport par mer, pour lequel le nombre de tonnes est passé de 938 000, en 1963, à 479 000 en 1976. L'accroissement de l'usage du camion et le déclin qu'ont connu les autres modes de transport s'expliquent par le fait que le réseau routier a été amélioré, ce qui a rendu la navigation côtière moins primordiale, et que le camionnage a été plus en mesure de faire concurrence au transport ferroviaire.

b) Fret général à destination de Terre-Neuve - Le nombre de tonnes transportées par camion est passé de 2 000 en 1965 à 283 000 en 1976. En revanche, le transport par rail a connu une légère diminution, le nombre de tonnes passant de 436 000 en 1965 à 409 000 en 1976. Le trafic total dans le golfe est passé de 438 000 tonnes en 1965 à 692 000 tonnes en 1976. Cette augmentation exceptionnelle qu'a connue le trafic par camion, surtout depuis 1970, s'explique par le fait que, auparavant, les traversiers du golfe ne pouvaient transporter les gros camions et que la structure tarifaire du transport de camions sur les traversiers désavantageait nettement le camionnage.

c) Fret général sortant - Depuis 1970, le transport par camion de marchandises en provenance de la province a connu un essor considérable, le nombre

de tonnes passant de 2 000 en 1965 à 136 028 en 1976. Le transport par rail a atteint son point culminant en 1974, lorsque 97 000 tonnes de marchandises ont été transportées vers l'extérieur de l'île. En 1976, le nombre de tonnes transportées par rail chutait à 70 000. Selon le rapport [5], l'essor du camionnage est directement imputable au transport de poisson destiné à être exporté. Les avantages qu'offrait l'industrie du camionnage ont tellement bien répondu aux besoins de l'industrie de la pêche que les autres modes de transport de poisson vers les marchés canadiens et américains ont pratiquement disparu. On ne peut non plus ignorer l'importance des subventions accordées au camionnage en vertu de la LSTMRA.

La Commission Sullivan souligne [6] que la croissance du camionnage comme mode de transport interprovincial a grandement excédé la croissance annuelle du fret total en provenance et à destination de la province. Il semble donc que le camion offre un service mieux adapté aux besoins de l'usager que les autres modes de transport. La Commission ajoute que, même si l'industrie du camionnage est bien acceptée, elle présente néanmoins certaines lacunes. On se plaint notamment de la rareté et de l'irrégularité du service fourni aux régions moins populeuses de la province. Si le transport de charges complètes de camion sur la route transcanadienne est généralement bon, on ne peut en dire autant du transport de charges incomplètes de camion et des autres routes.

Les principaux problèmes reliés aux expéditions interprovinciales, notamment dans le cas des envois de charges incomplètes de camion, résident dans la pauvreté des routes menant à la plupart de ces régions ainsi que dans les coûts élevés engagés pour tenter de les desservir [7].

La Commission indique également dans son rapport [7] que, des 140 entreprises auxquelles la Commission des entreprises de services publics a accordé un permis d'exploitation interprovincial, aucune n'a choisi d'offrir un service à horaire régulier en vertu du permis. La Commission poursuit en disant que la plupart de ces entreprises offrent effectivement un service régulier, mais qu'elles le font plutôt par choix.

Au cours des dernières années, l'industrie du camionnage s'est révélée un atout précieux dans le développement de l'industrie de la pêche [7]. L'utilisation de camions pour la cueillette du produit depuis le point de prise et sa livraison aux lieux de transformation finale est devenue un fait universellement accepté par les industries de poisson salé et de poisson frais. Comme beaucoup de points de prise se trouvent éloignés du système routier central, les problèmes de camionnage

sont considérablement accrus par une pénurie de routes carossables en tout temps. Les restrictions imposées aux entreprises de camionnage quant à l'équipement (ainsi, sur certaines routes, il est pratiquement impossible de conduire des camions-remorques) et les limites de charges accroissent sensiblement le coût du produit fini.

La Commission indique également [7] que l'industrie du camionnage transporte actuellement la majeur partie du poisson exporté de Terre-Neuve (quantité évaluée à 136 000 tonnes en 1976) dans des véhicules à température contrôlée. Les principaux marchés d'exportation sont les États-Unis pour le poisson congelé et les Caraïbes pour le poisson salé [8].

La Commission note également [9] que l'absence générale de syndicats dans l'industrie du camionnage et les coûts de main-d'oeuvre relativement bas ont contribué à conserver le coût d'exploitation de la plupart des entreprises de camionnage de la région atlantique à un niveau bien inférieur à celui qui prévaut dans le centre du Canada. Le tableau suivant donne des chiffres comparatifs pour le transport de marchandises sèches pendant l'année 1978 (mis à jour à partir du rapport de 1976):

Tableau 2

COÛT D'EXPLOITATION PAR CAMION-MILLE (¢) [21]

Genre de camion	Ontario	Québec	Maritimes	Terre-Neuve
2 essieux (échantillon de 75 000 milles)	202,9	187,6	146,2	133,0
5 essieux (échantillon de 150 000 milles)	138,3	130,0	105,7	103,6

Comme le titre du tableau l'indique, ces chiffres ne sont que des coûts unitaires et ne tiennent pas compte des facteurs de charges ni des longueurs des trajets dans les régions respectives, non plus que des revenus reliés aux diverses régions.

La Commission affirme dans son rapport [9] que, pour la plupart des centres populeux de la province, la concurrence en matière de trafic intraprovincial est bonne et se reflète dans la structure tarifaire. Quant aux régions éloignées, les taux sont généralement élevés en raison du manque de concurrence et des coûts d'entretien généralement plus élevés. Dans le cas du

trafic interprovincial, il existe encore un déséquilibre entre les mouvements d'entrée et de sortie, mais ce déséquilibre est moins prononcé pour le camionnage que pour les autres modes de transport. Par conséquent, les taux des mouvements d'entrée ont été fixés pour couvrir les coûts des retours à vide. La principale bénéficiaire de cette structure tarifaire a été l'industrie de la pêche, qui a été en mesure d'utiliser à son profit ce qui aurait normalement été un retour à vide. L'octroi de subventions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (LSTMRA) a contribué largement à faire du camionnage un mode de transport plus concurrentiel, notamment face au rail. Comme les subventions ne s'appliquent qu'aux transporteurs publics et non aux transporteurs privés, les transporteurs privés ont souvent été appelés à devenir publics pour recevoir la subvention.

La Commission est d'avis [9] que l'industrie du camionnage, qui a mis du temps à se développer à Terre-Neuve, est une industrie fortement réglementée, mais qui manque beaucoup de cohésion. Bien que la concurrence connaisse une croissance rapide, elle n'est pas aussi forte que dans les autres provinces. Dans bien des régions peu populeuses de la province, un ou deux transporteurs desservent chaque point. C'est pourquoi l'entreprise de camionnage local aura généralement peu de difficulté à obtenir un permis d'exploitation intraprovincial (d'après certaines données, comme celles qui ressortent de la récente audience relative à Midland Transport, l'entreprise extraprovinciale aura plus de difficulté à obtenir un permis).

Il semble que la structure plutôt amorphe de l'industrie ait de profondes répercussions:

a) Comme toutes les entreprises exploitent indépendamment les unes des autres, le transfert constitue un problème.

b) La planification à l'échelle de l'industrie semble difficile à réaliser.

c) Bien que l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau Ltd. ait, à diverses reprises, tenté d'uniformiser la procédure relative à l'établissement des taux, il n'existe aucun mécanisme permettant une révision des taux à l'intérieur de l'ensemble de l'industrie. (Actuellement, l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau publie le Tarif 6000, tarif de fret de tous genres, de classes et d'espèces, qui s'applique aux localités de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard et auquel deux transporteurs participent; le Tarif 7000A, fret de tous genres et d'espèces, qui s'applique aux localités

situées à Terre-Neuve et auquel quatre transporteurs participent; le Tarif 8000, fret de tous genres, de classes et d'espèces, qui s'applique aux localités de l'Ontario et de Terre-Neuve et auquel deux transporteurs participent; le Tarif 8020, tarif des espèces exclues, qui s'applique entre des localités de Terre-Neuve et des États-Unis et auquel deux transporteurs participent. De plus, le Bureau des tarifs du Québec inc. publie le Tarif 120-A, taux de classes et d'espèces, qui s'applique entre le Québec et les provinces atlantiques et auquel un transporteur participe pour le trafic de Terre-Neuve. Selon la Commission Sullivan, la grande diversité des taux applicables dans toute la province s'explique par le fait que peu de transporteurs sont membres des bureaux de tarifs.)

d) L'industrie n'offre pas la même qualité de services dans toute la province. Dans les régions où le commerce est florissant, le service est relativement bon alors que, dans les endroits où les volumes sont peu élevés, le service est souvent pauvre.

Selon le rapport [10], la Commission des services publics tente d'appliquer les règlements dont elle est responsable, mais il est évident qu'aucun règlement officiel n'est en mesure d'assurer la qualité du service.

La Commission Sullivan estime [11] que le degré de fiabilité n'est pas uniforme à l'intérieur du système ou de la province. De l'avis des personnes interrogées par la Commission, le chemin de fer est le service le moins fiable, tandis que le camionnage est le plus sûr. De plus, la fiabilité du service varie en fonction inverse de l'éloignement des centres populeux. En d'autres mots, plus la région desservie est éloignée, moins le service est fiable.

Selon les conclusions du rapport [11], le mouvement des camions sur les bateaux de CN Marine cause un problème. En effet, la responsabilité de CN Marine pour les dommages causés, quelle que soit leur cause, se limite à celle que prévoit la Loi sur le transport des marchandises par eau, soit 500 $ par envoi. En raison de cette restriction, les camionneurs sont réticents à conclure une entente en vertu de laquelle seule la remorque du véhicule traverserait le golfe [11].

En appendice, le lecteur trouvera un résumé des recommandations contenues dans le rapport Sullivan à l'égard de l'industrie du transport routier à Terre-Neuve [12] ainsi que certains commentaires généraux extraits du rapport qui portent directement sur les recommandations.

L'analyse des recommandations confirme l'opinion de la Commission Sullivan, selon laquelle la réglementation du transport routier, tant à l'intérieur qu'en provenance ou à destination de Terre-Neuve, constitue un élément essentiel à l'essor de l'industrie de la pêche et des autres industries de la province et que, de plus, le gouvernement fédéral devrait veiller à ce qu'une réglementation adéquate soit appliquée dans les juridictions avoisinantes, de façon à favoriser cet essor. La Commission Sullivan souligne également la nécessité d'une réglementation encore plus sévère de l'industrie du transport routier dans certains domaines, comme le service assuré dans certaines régions et la livraison selon un horaire déterminé; la Commission insiste aussi sur la nécessité de mieux contrôler le camionnage illégal et d'améliorer la préparation des statistiques afin de permettre de mieux évaluer l'industrie.

Chapitre 2

PROFIL DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE

Le présent chapitre vise à donner un aperçu de l'industrie du transport routier à Terre-Neuve. De plus, lorsqu'il y a lieu, l'auteur a effectué des comparaisons entre les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et l'ensemble des transporteurs canadiens, et ce pour les différentes catégories de transporteurs.

2.1 Nombre de transporteurs domiciliés et exploitants

Le tableau 3 indique, par catégorie, le nombre de transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ainsi que le nombre de transporteurs qui font affaires à Terre-Neuve sans y être

Tableau 3

NOMBRE DE TRANSPORTEURS DOMICILIÉS ET EXPLOITANTS [17]

Année	Domiciliés		Exploitants		Total
		Catégorie I			
1975	-		9		9
1976	-		13		13
1977	3		17		20
1978	3		21		24
		Catégorie II			
1975	5		20		25
1976	7		21		28
1977	-		17		17
1978	3		17		20
		Catégorie III			
1975	34		53		87
1976	34		55		89
1977	43		62		105
1978	61		80		141
		Total pour toutes les catégories			
1975	39	32 %	82	68 %	121
1976	41	32 %	89	68 %	130
1977	46	32 %	96	68 %	142
1978	67	36 %	118	64 %	185

domiciliés, pendant la période comprise entre 1975 et 1978, selon la définition de Statistique Canada. Les transporteurs de la catégorie I ont des revenus d'au moins 2 000 000 $. Les transporteurs de la catégorie II ont des revenus variant de 500 000 $ à 1 999 999 $, tandis que les transporteurs de la catégorie III ont des revenus variant de 100 000 $ à 499 999 $.

Deux conclusions se dégagent du tableau 3. D'abord, le nombre de transporteurs de chaque catégorie a augmenté considérablement entre 1975 et 1978, ce qui pourrait s'expliquer par le fait que, chaque année, plus de transporteurs ont atteint le seuil de déclaration (100 000 $) au fur et à mesure que leurs revenus se sont accrus. En second lieu, le rapport entre le total de toutes les catégories de transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et celui des transporteurs non domiciliés dans la province est demeuré plus ou moins stable au cours de la période de quatre ans, soit 33 1/3 %, malgré la croissance importante enregistrée dans les deux catégories.

2.2 Forme de propriété

Le tableau 4 indique la forme de propriété des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve par catégorie, pour l'année 1978.

Tableau 4

FORMES DE PROPRIÉTÉ [17]

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III	Total
Propriété exclusive	-	-	16	16
Société en nom collectif	-	-	3	3
Société par actions	3	3	41	47
Coopérative	-	-	1	1
TOTAL	3	3	61	67

2.3 Immatriculations des véhicules automobiles

Le tableau 5 indique le nombre total des véhicules automobiles - camions et camions-tracteurs - immatriculés à Terre-Neuve, les totaux pour la région atlantique et les totaux pour l'ensemble du Canada.

Tableau 5

IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES [18]

Année	Terre-Neuve	Région atlantique	Canada
1973	20 180	142 824	1 799 042
1974	31 417	158 220	1 980 106
1975	34 650	174 738	2 111 945
1976	39 711	194 384	2 266 383
1977	43 238	217 088	2 442 342
1978	45 362	247 875	2 717 832
Augmentation procentuelle entre 1973 et 1978	60,97 %	73,55 %	51,07 %

Statistique Canada [18] affirme que les données relatives à l'immatriculation représentent le nombre total de véhicules immatriculés dans la province pour la totalité ou une partie de l'année du permis. Par conséquent, les chiffres couvrent toutes les immatriculations, et non seulement celles des transporteurs des catégories I, II et III définies au tableau précédent pour les transporteurs domiciliés et non domiciliés. Le lecteur remarquera que, dans le cas de Terre-Neuve, l'augmentation procentuelle de 1978 par rapport à 1973 s'établit à 60,97 % comparativement à 73,55 % pour la région atlantique et 51,07 % pour tout le Canada.

2.4 Origines et destinations du trafic contrôlé par les transporteurs basés à Terre-Neuve

Statistique Canada [19] publie les résultats d'une enquête visant "à fournir des évaluations fiables sur l'origine et la destination des mouvements intérieurs des marchandises entre les villes par les transporteurs routiers pour compte d'autrui". L'enquête indique les revenus estimatifs des transporteurs pour le mouvement de marchandises depuis la province ou le territoire d'origine à la province ou au territoire de destination.

Le tableau 6 a été extrait de l'enquête et indique les revenus estimatifs des transporteurs routiers canadiens faisant du transport à l'intérieur de Terre-Neuve ainsi que depuis Terre-Neuve vers les trois autres provinces atlantiques, vers l'Ontario, vers le Québec et vers l'Ouest canadien pour la période comprise entre 1975 et 1978.

Tableau 6

REVENUS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS:
TRANSPORT À L'INTÉRIEUR DE TERRE-NEUVE
ET À DESTINATION DES AUTRES RÉGIONS
CANADIENNES [19]
(en milliers de dollars)

Origine/Destination	1978	1977	1976	1975
Revenus provenant du transport interne	10 843	11 388	6 160	8 026
Revenus du transport de Terre-Neuve vers:				
Les autres provinces atlantiques	2 284	1 680	1 430	804
L'Ontario et le Québec	1 011	1 817	1 081	1 056
L'Ouest canadien	710	617	559	504
	4 005	4 114	3 070	2 364
TOTAL	14 850	15 503	9 229	10 389
Pourcentage des revenus internes par rapport aux revenus totaux produits	73,0 %	73,5 %	66,7 %	77,3 %

Le tableau 7 indique les revenus estimatifs du transport en provenance des trois autres provinces atlantiques, du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest canadien et à destination de Terre-Neuve pour la période comprise entre 1975 et 1978.

L'examen des tableaux 6 et 7 permet de dégager les conclusions suivantes.

De l'examen du tableau 6, il ressort qu'environ les trois quarts des revenus canadiens gagnés par les transporteurs faisant affaires à Terre-Neuve, dans le cas du transport en provenance de Terre-Neuve, s'appliquent aux mouvements intra-provinciaux. (Remarque: Statistique Canada ne publie pas les revenus applicables aux mouvements internationaux et, par conséquent, le tableau 6 ne fait pas mention de volumes importants de poisson exporté aux États-Unis).

Tableau 7

REVENUS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS POUR LE TRANSPORT À DESTINATION DE TERRE-NEUVE [19]
(en milliers de dollars)

Origine/Destination	1978	1977	1976	1975
Revenus du transport à destination de Terre-Neuve depuis:				
Les autres provinces atlantiques	6 815	8 111	6 630	6 580
Le Québec	5 886	4 178	4 505	2 298
L'Ontario	7 297	5 898	3 643	5 694
L'Ouest canadien	2 584	308	1 209	858
TOTAL	22 582	18 495	15 987	15 430

Le tableau 7 indique que les transporteurs de Terre-Neuve ont gagné des revenus s'élevant à 22 582 000 $ pour le trafic en provenance d'origines canadiennes et à destination de Terre-Neuve et n'ont gagné que 4 005 000 $ (tableau 6) pour le transport de marchandises en provenance de Terre-Neuve et à destination d'autres régions canadiennes.

2.5 Rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve

Les tableaux 8, 9 et 10 illustrent le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi avant intérêts et impôts pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve (totaux pour les catégories I, II et III) pour la période de 1975 à 1978, tels que publiés par Statistique Canada, ainsi que pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et l'ensemble des transporteurs du Canada.

Tableau 8

RENTABILITÉ RELATIVE DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS À TERRE-NEUVE [17]
(en milliers de dollars)

	1978	1977	1976	1975
Revenus d'exploit. totaux	27 209	18 107	14 824	14 004
Frais d'exploitation totaux	26 311	17 231	14 232	13 637
Revenu d'exploitation net	897	877	592	367
Coefficient d'exploitation[1]	96,7 %	95,2 %	96,0 %	97,4 %
Emprunts bancaires	1 639	914	907	1 298
Dette à long terme	4 062	3 568	2 286	2 228
Capital-actions	780	452	190	301
Bénéfices non répartis	2 010	1 977	2 684	2 811
Capital total investi	8 491	6 911	6 067	6 638
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts[2]	10,56 %	12,69 %	9,76 %	5,53 %

1: Le coefficient d'exploitation est le rapport entre les frais d'exploitation totaux (avant intérêts et impôts) et les revenus d'exploitation totaux. La différence entre les deux représente le bénéfice d'exploitation total.

2: Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) est le rapport entre le bénéfice d'exploitation total, décrit à la note 1, et le total des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Tableau 9

RENTABILITÉ RELATIVE DU TOTAL DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES [17]
(en milliers de dollars)

	1978	1977	1976	1975
Revenus d'exploit. totaux	200 300	170 628	148 870	132 342
Frais d'exploitation totaux	188 997	164 819	141 884	126 615
Revenu d'exploitation net	11 301	5 809	6 986	5 727
Coefficient d'exploitation[1]	94,3 %	96,6 %	95,3 %	95,7 %
Emprunts bancaires	12 894	9 722	8 421	7 680
Dette à long terme	23 835	19 507	19 507	18 640
Capital-actions	3 457	2 966	2 504	2 779
Bénéfices non répartis	20 002	19 442	21 893	21 794
Capital total investi	60 188	51 637	52 325	50 893
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts[2]	18,78 %	11,25 %	13,35 %	11,25 %

1: Le coefficient d'exploitation est le rapport entre les frais d'exploitation totaux (avant intérêts et impôts) et les revenus d'exploitation totaux. La différence entre les deux représente le bénéfice d'exploitation total.

2: Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) est le rapport entre le bénéfice d'exploitation total, décrit à la note 1, et le total des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Tableau 8

RENTABILITÉ RELATIVE DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS À TERRE-NEUVE [17]
(en milliers de dollars)

	1978	1977	1976	1975
Revenus d'exploit. totaux	27 209	18 107	14 824	14 004
Frais d'exploitation totaux	26 311	17 231	14 232	13 637
Revenu d'exploitation net	897	877	592	367
Coefficient d'exploitation[1]	96,7 %	95,2 %	96,0 %	97,4 %
Emprunts bancaires	1 639	914	907	1 298
Dette à long terme	4 062	3 568	2 286	2 228
Capital-actions	780	452	190	301
Bénéfices non répartis	2 010	1 977	2 684	2 811
Capital total investi	8 491	6 911	6 067	6 638
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts[2]	10,56 %	12,69 %	9,76 %	5,53 %

1: Le coefficient d'exploitation est le rapport entre les frais d'exploitation totaux (avant intérêts et impôts) et les revenus d'exploitation totaux. La différence entre les deux représente le bénéfice d'exploitation total.

2: Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) est le rapport entre le bénéfice d'exploitation total, décrit à la note 1, et le total des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Tableau 9

RENTABILITÉ RELATIVE DU TOTAL DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES [17]
(en milliers de dollars)

	1978	1977	1976	1975
Revenus d'exploit. totaux	200 300	170 628	148 870	132 342
Frais d'exploitation totaux	188 997	164 819	141 884	126 615
Revenu d'exploitation net	11 301	5 809	6 986	5 727
Coefficient d'exploitation[1]	94,3 %	96,6 %	95,3 %	95,7 %
Emprunts bancaires	12 894	9 722	8 421	7 680
Dette à long terme	23 835	19 507	19 507	18 640
Capital-actions	3 457	2 966	2 504	2 779
Bénéfices non répartis	20 002	19 442	21 893	21 794
Capital total investi	60 188	51 637	52 325	50 893
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts[2]	18,78 %	11,25 %	13,35 %	11,25 %

1: Le coefficient d'exploitation est le rapport entre les frais d'exploitation totaux (avant intérêts et impôts) et les revenus d'exploitation totaux. La différence entre les deux représente le bénéfice d'exploitation total.

2: Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) est le rapport entre le bénéfice d'exploitation total, décrit à la note 1, et le total des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Tableau 10

RENTABILITÉ RELATIVE DE TOUS LES TRANSPORTEURS DU CANADA [17]
(en milliers de dollars)

	1978	1977	1976	1975
Revenus d'exploit. totaux	4 020 952	2 863 822	2 572 790	2 296 920
Frais d'exploitation totaux	3 854 949	2 746 863	2 459 201	2 193 465
Revenu d'exploitation net	166 003	116 959	113 589	103 455
Coefficient d'exploitation[1]	93,9 %	95,9 %	95,6 %	95,5 %
Emprunts bancaires	166 229	157 004	134 021	121 736
Dette à long terme	565 010	534 121	507 019	444 517
Capital-actions	129 375	115 082	124 924	131 512
Bénéfices non répartis	455 718	389 475	375 140	333 489
Capital total investi	1 316 332	1 195 682	1 141 104	1 031 254
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts[2]	12,61 %	9,78 %	9,95 %	10,03 %

1: Le coefficient d'exploitation est le rapport entre les frais d'exploitation totaux (avant intérêts et impôts) et les revenus d'exploitation totaux. La différence entre les deux représente le bénéfice d'exploitation total.

2: Le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) est le rapport entre le bénéfice d'exploitation total, décrit à la note 1, et le total des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

L'examen des tableaux 8, 9 et 10 permet de tirer plusieurs conclusions.

La rentabilité, mesurée par le coefficient d'exploitation ou le rendement du capital total investi avant intérêts et impôts, varie chaque année dans différentes parties du Canada,

ce qui indique que les conditions économiques locales constituent un facteur déterminant de la rentabilité relative des activités de transport routier. Cependant, les fluctuations semblent moins grandes pour tous les transporteurs du Canada, et ce pour tout année.

Au cours de la période de quatre ans, les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve se sont révélés moins rentables que les transporteurs domiciliés dans la région atlantique; ce n'est qu'en 1977 que les transporteurs de Terre-Neuve ont été plus rentables.

Au cours de la même période, les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont été moins rentables que les transporteurs de l'ensemble du Canada, sauf, encore une fois, au cours de l'année 1977.

Le tableau 11 illustre le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi avant intérêts et impôts pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve pour l'année 1978, et ce séparément pour les transporteurs des catégories I, II et III.

Tableau 11

RENTABILITÉ RELATIVE DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS À TERRE-NEUVE, PAR CATÉGORIE, 1978 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	10 531	2 428	14 249
Frais d'exploitation totaux	10 467	2 271	13 593
Revenu d'exploitation net	84	157	656
Coefficient d'exploitation	99,4 %	93,5 %	95,4 %
Emprunts bancaires	197	223	1 220
Dette à long terme	1 367	407	2 288
Capital-actions	184	21	575
Bénéfices non répartis	452	98	1 461
Capital total investi	2 200	749	5 544
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	3,8 %	21,0 %	11,8 %

Tableau 12

RENTABILITÉ RELATIVE DU TOTAL DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES, PAR CATÉGORIE, 1978 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	101 419	43 796	55 082
Frais d'exploitation totaux	96 792	40 535	51 690
Revenu d'exploitation net	4 647	3 261	3 392
Coefficient d'exploitation	95,4 %	92,6 %	93,8 %
Emprunts bancaires	6 327	2 590	3 976
Dette à long terme	11 314	5 166	7 356
Capital-actions	839	727	1 890
Bénéfices non répartis	5 297	9 078	5 628
Capital total investi	23 777	17 561	18 850
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	19,5 %	18,6 %	18,0 %

Tableau 13

RENTABILITÉ RELATIVE DE TOUS LES TRANSPORTEURS DU CANADA, PAR CATÉGORIE, 1978 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	2 601 655	742 346	676 951
Frais d'exploitation totaux	2 519 782	706 037	629 130
Revenu d'exploitation net	81 873	36 308	47 821
Coefficient d'exploitation	96,8 %	95,1 %	92,9 %
Emprunts bancaires	108 242	48 734	46 001
Dette à long terme	492 259	108 101	114 247
Capital-actions	117 660	17 175	25 721
Bénéfices non répartis	316 633	119 827	85 565
Capital total investi	1 034 794	293 837	271 534
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	7,9 %	12,4 %	17,6 %

Les tableaux 12 et 13 contiennent les mêmes données par catégorie pour l'année 1978 pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et pour tous les transporteurs du Canada.

Si l'on compare la rentabilité relative des transporteurs des catégories I, II et III domiciliés à Terre-Neuve pour l'année 1978 à celle des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques par catégorie et celle de tous les transporteurs du Canada par catégorie, il est permis de conclure ce qui suit.

En 1978, les transporteurs de la catégorie I domiciliés à Terre-Neuve ont connu une année très pauvre, lorsqu'on les compare aux transporteurs des catégories II et III domiciliés à Terre-Neuve ainsi qu'aux transporteurs de la catégorie I domiciliés dans les provinces atlantiques. Cependant, l'année a également été très pauvre pour les transporteurs du Canada de la catégorie I.

En 1978, les transporteurs de la catégorie II domiciliés à Terre-Neuve ont connu une année relativement bonne, ayant déclaré un rendement du capital total investi avant intérêts et impôts de 20,96 %, comparativement à 18,57 % pour les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 12,36 % pour tous les transporteurs du Canada.

L'année 1978 a également été assez pauvre pour les transporteurs de la catégorie III domiciliés à Terre-Neuve qui ont déclaré un rendement du capital total investi de 11,83 %, comparativement à 17,99 % pour les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 17,61 % pour tous les transporteurs du Canada.

L'année 1977 a également fait l'objet d'analyses similaires afin de permettre la comparaison de la rentabilité relative des transporteurs soumis à des conditions économiques différentes.

Le tableau 14 illustre, pour l'année 1977, le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi avant intérêts et impôts des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve séparément pour les transporteurs des catégories I, II et III. Les tableaux 15 et 16 fournissent des données comparables pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et pour tous les transporteurs du Canada.

Tableau 14

RENTABILITÉ RELATIVE DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS À TERRE-NEUVE, PAR CATÉGORIE, 1977 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	9 282	2 442	8 825
Frais d'exploitation totaux	8 862	2 252	8 368
Revenu d'exploitation net	420	190	457
Coefficient d'exploitation	95,5 %	92,2 %	94,8 %
Emprunts bancaires	271	289	642
Dette à long terme	1 678	394	1 889
Capital-actions	62	25	390
Bénéfices non répartis	456	116	1 520
Capital total investi	2 467	824	4 441
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	17,0 %	23,1 %	10,3 %

Tableau 15

RENTABILITÉ RELATIVE DU TOTAL DES TRANSPORTEURS DOMICILIÉS DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES, PAR CATÉGORIE, 1977 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	85 474	40 448	44 705
Frais d'exploitation totaux	85 030	37 785	42 000
Revenu d'exploitation net	444	2 663	2 705
Coefficient d'exploitation	99,5 %	93,4 %	93,9 %
Emprunts bancaires	5 170	1 730	2 882
Dette à long terme	8 702	4 936	5 869
Capital-actions	705	405	1 854
Bénéfices non répartis	6 016	8 035	5 391
Capital total investi	20 593	15 106	15 936
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	2,2 %	17,6 %	17,0 %

Tableau 16

RENTABILITÉ RELATIVE DE TOUS LES TRANSPORTEURS DU CANADA, PAR CATÉGORIE, 1977 [17]
(en milliers de dollars)

	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III
Revenus d'exploit. totaux	2 059 874	683 678	526 593
Frais d'exploitation totaux	1 985 081	653 123	495 266
Revenu d'exploitation net	74 793	30 555	31 327
Coefficient d'exploitation	96,4 %	95,5 %	94,1 %
Emprunts bancaires	88 188	41 516	36 525
Dette à long terme	383 759	92 911	88 339
Capital-actions	93 523	16 493	20 358
Bénéfices non répartis	270 419	110 694	74 604
Capital total investi	835 889	261 614	219 826
Rendement du capital total investi avant intérêts et impôts	8,9 %	11,7 %	14,3 %

La comparaison entre la rentabilité relative des transporteurs des catégories I, II et III domiciliés à Terre-Neuve pour l'année 1977 et celle des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques par catégorie et du total de tous les transporteurs canadiens par catégorie révèle ce qui suit.

En 1977, les transporteurs de la catégorie I domiciliés à Terre-Neuve ont connu une année relativement bonne, ayant produit un rendement du capital total investi avant intérêts et impôts de 17,0 %, comparativement à 2,2 % pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 8,9 % pour le total de tous les transporteurs du Canada.

En 1977, les transporteurs de la catégorie II domiciliés à Terre-Neuve ont connu une année de profits élevés, ayant déclaré un rendement du capital total investi avant intérêts et impôts de 23,1 %, comparativement à 17,6 % pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 11,7 % pour le total de tous les transporteurs du Canada.

L'année 1977 a cependant été moins fructueuse pour les transporteurs de la catégorie III domiciliés à Terre-Neuve, qui ont produit un rendement du capital total investi avant intérêts

et impôts de 10,3 %, comparativement à 17,0 % pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 14,3 % pour le total de tous les transporteurs du Canada.

Lorsqu'on compare la rentabilité relative des transporteurs pour les années 1978 et 1977 par catégorie, on s'aperçoit que les résultats des bénéfices fluctuent considérablement, ce qui indique qu'il faut interpréter les résultats avec réserve si l'on ne recourt pas à des observations à plus long terme.

2.6 Rentabilité relative selon le genre de trafic

Statistique Canada publie annuellement [17] une analyse de la rentabilité par genre d'activité des transporteurs. Comme beaucoup de transporteurs poursuivent plus d'un genre d'activités, ils se retrouvent plus d'une fois dans les statistiques. Cependant, les données nous permettent de déterminer assez bien la rentabilité relative de chaque genre d'activité.

Le tableau 17 contient des données sur la rentabilité de chaque genre d'activité pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve pour l'année 1978.

Tableau 17

RENTABILITÉ RELATIVE PAR GENRE D'ACTIVITÉ, TRANSPORTEURS DOMICILIÉS À TERRE-NEUVE, 1978 [17]

Genre d'activité	Nombre de transporteurs	Revenus d'exploit. totaux ($)	Frais d'exploit. totaux ($)	Revenu d'exploit. net ($)	Coefficient d'exploitation (%)
Fret général	43	20 839	20 334	505	97,6
Public	42	20 485	19 987	498	97,6
Interurbain	44	23 087	22 444	643	97,2
International	3	2 381	2 275	106	95,5
Autres catégories	9	2 355	2 239	116	95,1
Inter-provincial	8	3 990	3 779	211	94,7
Contrat	22	4 295	4 053	242	94,4
Local et en dehors des autoroutes	23	4 121	3 867	254	93,8
Produits forestiers	-	-	-	-	-
Liquides et solides en vrac	12	1 587	1 468	119	92,5

L'examen du tableau 17 permet de constater que les transporteurs spécialisés ont tendance à connaître des coefficients d'exploitation plus favorables que les transporteurs généraux.

Le tableau 18 illustre les coefficients d'exploitation et le rang de chaque genre d'activité des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et de tous les transporteurs du Canada pour l'année 1978.

Tableau 18

RENTABILITÉ COMPARATIVE PAR GENRE D'ACTIVITÉ AVEC LES AUTRES TRANSPORTEURS DU CANADA, 1978 [17]

Genre d'activité	Coefficient d'exploitation					
	Transporteurs domiciliés à Terre-Neuve		Total des transp. domiciliés dans la région atlant.		Tout le Canada	
	Coeff. (%)	Rang	Coeff. (%)	Rang	Coeff. (%)	Rang
Fret général	97,6	9	95,6	8	96,8	9
Public	97,6	8	95,2	7	96,3	7
Interurbain	97,2	7	94,4	6	96,0	6
International	95,5	6	96,1	9	94,2	3
Autres catégories	95,1	5	91,4	1	95,1	5
Inter-provincial	94,7	4	94,4	5	96,7	8
Contrat	94,4	3	91,8	2	94,2	2
Local et en dehors des autoroutes	93,8	2	94,1	4	95,1	4
Produits forestiers	-	-	-	-	-	-
Liquides et solides en vrac	92,5	1	92,2	3	92,7	1
Total pour toutes les catégories	96,7		94,3		93,9	

Lorsqu'on examine le rang des coefficients d'exploitation pour les trois différentes régions, il semble que les transporteurs spécialisés connaissent généralement des coefficients d'exploitation plus favorables, bien qu'il faille parfois nuancer cette affirmation globale.

2.7 Ratios de l'endettement et de l'avoir

Les tableaux 8, 9 et 10 de la section 2.5 indiquent la rentabilité relative des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, les coefficients d'exploitation et le rendement du capital total investi pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et tous les transporteurs du Canada pour la période comprise entre 1975 et 1978. Afin d'obtenir les ratios d'endettement et de l'avoir, l'endettement a été calculé à partir de ces tableaux comme étant l'équivalent du total des emprunts bancaires et de la dette à long terme, tandis que l'avoir a été considéré comme le total du capital-actions et des bénéfices non répartis.

Le tableau 19 indique les ratios d'endettement et de l'avoir pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et tous les transporteurs du Canada pour la période comprise entre 1975 et 1978.

L'examen du tableau 19 permet de dégager les conclusions suivantes.

Au cours de la période de quatre ans, les ratios de l'endettement et de l'avoir des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve se détériorent constamment.

Cette remarque vaut également pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques, bien que la baisse soit cependant moins forte chez ces derniers. Lorsqu'on exclut les données de Terre-Neuve de celles de l'ensemble des transporteurs des provinces atlantiques, les ratios de l'endettement et de l'avoir pour 1978 passent à 60 et 40, ce qui indique une dégradation tout de même moins prononcée que dans le cas des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve.

Quant à l'ensemble des transporteurs du Canada, les ratios d'endettement et de l'avoir sont relativement stables pendant la période de quatre ans.

Cependant, il faut faire une observation quant à l'avoir des transporteurs de Terre-Neuve. En 1978, les données relatives à l'avoir de ces transporteurs sont inférieures en termes absolus à celles de 1975, ce qui s'explique par une petite baisse des bénéfices non répartis en 1976 et une réduction plus importante en 1977. Pendant la même période, la dette à long terme a augmenté substantiellement (tableau 8).

Tableau 19

RATIOS D'ENDETTEMENT ET DE L'AVOIR

Transporteurs domiciliés à Terre-Neuve

	1978	1977	1976	1975
Endettement (x 1000 $)	5 701	4 482	3 193	3 526
Avoir (x 1000 $)	2 790	2 429	2 874	3 112
	8 491	6 911	6 067	6 638
Ratios: endettement	67 %	65 %	53 %	53 %
avoir	33 %	35 %	47 %	47 %

Total des transporteurs domiciliés, provinces atlantiques

Endettement (x 1000 $)	36 729	29 229	27 928	26 320
Avoir (x 1000 $)	23 459	22 408	24 397	24 573
	60 188	51 637	52 325	50 893
Ratios: endettement	61 %	57 %	53 %	52 %
avoir	39 %	43 %	47 %	48 %

Tous les transporteurs du Canada

Endettement (x 1000 $)	731 239	691 125	641 040	566 253
Avoir (x 1000 $)	585 093	504 557	500 064	465 001
	1 316 332	1 195 682	1 141 104	1 031 254
Ratios: endettement	56 %	58 %	56 %	55 %
avoir	44 %	42 %	44 %	45 %

2.8 Proportion du trafic contrôlé à Terre-Neuve par les gros transporteurs

Comme les données de Statistique Canada s'appliquent aux transporteurs gagnant des revenus annuels d'au moins 100 000 $, elles ne nous permettent pas de déterminer jusqu'à quel point les gros transporteurs dominent l'industrie du transport routier à Terre-Neuve. Néanmoins, certains faits nous permettent d'évaluer jusqu'à un certain point l'influence des gros transporteurs.

Tableau 20

REVENUS PAR CATÉGORIE DE TRANSPORTEUR, 1978 [17]

Trans-porteurs	Domiciliés à Terre-Neuve		Total des transport. domiciliés dans les provinces atlantiques		Total des transporteurs du Canada	
	Revenus	%	Revenus	%	Revenus	%
	(x 1000 $)		(x 1000 $)		(x 1000 $)	
Catégorie I	10 531	38,7	101 419	50,6	2 601 655	64,7
Catégorie II	2 428	8,9	43 796	21,9	742 346	18,5
Catégorie III	14 249	52,4	55 082	27,5	676 951	16,8
	27 208	100,0	200 297	100,0	4 020 952	100,0

Selon le tableau 20, les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve sont de plus petite taille que les autres transporteurs du Canada; en effet, les transporteurs de la catégorie III ont gagné 52,4 % des revenus en 1978, comparativement à 27,5 % pour le total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques et à 16,8 % pour l'ensemble des transporteurs du Canada.

Statistique Canada a recueilli des données [17] sur 100 transporteurs routiers qui, en 1975, ont déclaré les revenus d'exploitation bruts les plus élevés dans l'industrie. À la suite de fusions, ce nombre de 100 est passé à 96. Ce groupe représentait seulement 3,3 % des entreprises dont le revenu d'exploitation brut s'élevait à au moins 100 000 $, mais représentait 44,4 % du revenu d'exploitation brut de cette partie de l'industrie.

Le tableau 21 indique la proportion de revenus que les 100 plus gros transporteurs canadiens choisis contrôlent pour le trafic à l'intérieur et en provenance de Terre-Neuve comparativement à toutes les catégories de transporteurs faisant affaires à Terre-Neuve pour l'année 1977, selon leurs réponses à l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui.

Tableau 21

COMPARAISON ENTRE LES REVENUS DES PLUS GROS TRANSPORTEURS CHOISIS ET CEUX DE TOUS LES TRANSPORTEURS POUR LE TRAFIC À L'INTÉRIEUR ET EN PROVENANCE DE TERRE-NEUVE, 1977 [17]

Transporteurs	À l'intérieur de Terre-Neuve	De Terre-Neuve aux trois autres provinces atlantiques	De Terre-Neuve à l'Ontario et au Québec
Les plus gros transporteurs choisis	1 941 000 $	685 000 $	68 000 $
Tous les transporteurs	11 388 000 $	1 680 000 $	1 817 000 $
Pourcentage	17,0 %	40,8 %	3,7 %

Le tableau 22 donne la même comparaison pour tous les transporteurs faisant affaires dans la région atlantique.

Tableau 22

COMPARAISON ENTRE LES REVENUS DES PLUS GROS TRANSPORTEURS CHOISIS ET CEUX DE TOUS LES TRANSPORTEURS POUR LE TRAFIC CIRCULANT À L'INTÉRIEUR ET EN PROVENANCE DE LA RÉGION ATLANTIQUE, 1977 [17]

Transporteurs	À l'intérieur de la région atlantique	De la région atlantique à l'Ontario et au Québec
Les plus gros transporteurs choisis	13 018 000 $	14 501 000 $
Tous les transporteurs	68 088 000 $	26 736 000 $
Pourcentage	19,1 %	54,2 %

Le tableau 23 indique la proportion de revenus que les 100 plus gros transporteurs canadiens choisis ont gagnés comparativement à toutes les classes de transporteurs pour le trafic à destination de Terre-Neuve pour l'année 1977, selon la publication n° 53-222 de Statistique Canada:

Tableau 23

COMPARAISON ENTRE LES REVENUS DES PLUS GROS TRANSPORTEURS CHOISIS ET CEUX DE TOUS LES TRANSPORTEURS POUR LE TRAFIC À DESTINATION DE TERRE-NEUVE, 1977 [17]

Transporteurs	Depuis les trois autres provinces atlantiques	Depuis le Québec	Depuis l'Ontario	Depuis l'Ouest canadien
Les 100 plus gros transporteurs choisis	6 703 000 $	833 000 $	3 282 000 $	87 000 $
Tous les transporteurs	7 547 000 $	4 178 000 $	5 898 000 $	308 000 $
Pourcentage	88,8 %	19,9 %	55,6 %	28,2 %

Lorsqu'on examine les tableaux 21, 22 et 23, on peut conclure ce qui suit.

Les 100 plus gros transporteurs canadiens choisis ne contrôlent qu'une petite partie des mouvements intraprovinciaux de Terre-Neuve, soit 17,0 %. Cette conclusion s'explique par le fait que les transporteurs domiciliés de la catégorie III produisent 52,4 % du total des revenus toutes catégories pour les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve.

Quant au trafic circulant entre Terre-Neuve et la région atlantique, les 100 plus gros transporteurs canadiens choisis jouent un rôle beaucoup plus important qui s'établit à 40,8 % pour le trafic en provenance de Terre-Neuve et 88,8 % pour le trafic à destination de Terre-Neuve. (Comme nous l'avons déjà dit, les données de Statistique Canada ne couvrent pas le trafic international. Le transport du poisson depuis Terre-Neuve expliquerait peut-être partiellement la différence entre les deux pourcentages précédents. Si cette présomption est valide, les 100 plus gros transporteurs canadiens choisis

joueraient un rôle encore plus important que ce qu'indiquent les données publiées à l'égard du contrôle du trafic entre Terre-Neuve et la région atlantique.)

Quant au trafic circulant entre Terre-Neuve et le centre du Canada, le rôle des 100 plus gros transporteurs canadiens choisis n'est pas aussi prépondérant que dans le cas du trafic circulant entre Terre-Neuve et la région atlantique.

2.9 Évolution du trafic sur les traversiers interprovinciaux par genre de transporteur entre 1968 et 1979

La Commission Sullivan a indiqué dans son rapport que le trafic routier interprovincial avait sensiblement augmenté depuis les dix dernières années, notamment si on le compare au trafic ferroviaire [4].

En 1980, le Conseil économique du Canada a publié un rapport intitulé "Newfoundland: From Dependency to Self Reliance" qui contient des données plus courantes sur la croissance de l'industrie du transport routier interprovincial comparativement au chemin de fer, comme l'illustre le tableau 24.

Tableau 24

TRAFIC DE FRET GÉNÉRAL À TERRE-NEUVE: ANNÉES CHOISIES ENTRE 1968 ET 1979 [20]

Année	Traversier		Expédition directe	Total
	Rail (%)	Camion (%)	(%)	(tonnes)
1968	66,6	4,1	29,3	614
1971	60,6	7,0	32,4	685
1975	52,5	19,9	27,6	908
1976	44,7	27,8	27,5	856
1977	38,5	31,1	30,4	875
1978	31,4	33,6	34,9	904
1979	28,5	30,9	40,6	956

Le tableau indique que le transport par camion de marchandises à destination de Terre-Neuve par traversier a connu un essor considérable, et ce au détriment du transport par chemin de fer.

Chapitre 3

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE

À Terre-Neuve, l'industrie du transport routier est actuellement réglementée par le Motor Carrier Act, chapitre 242 des Statuts révisés de Terre-Neuve, 1970, qui a été révisé en 1974 et 1977. En vertu des pouvoirs que lui accorde l'article 27 de cette Loi, la Commission des entreprises de services publics a établi, le 24 septembre 1976, des règlements qui sont encore en vigueur. Avant l'adoption de cette Loi, les transporteurs routiers étaient régis par le Motor Carrier Act, chapitre 95 des Statuts révisés de Terre-Neuve, 1952.

Désireux de laisser aux organismes provinciaux le soin d'administrer l'industrie du camionnage, le gouvernement fédéral a adopté peu de lois touchant le contrôle économique de cette industrie. Adoptée en 1954, la Loi sur le transport par véhicule à moteur a confirmé cette politique en autorisant les commissions de transport provinciales à octroyer des permis aux entreprises de transport routier extraprovinciales et à en réglementer les taux. Cette Loi adopte également les lois et règlements provinciaux à cette fin.

La partie III de la Loi nationale sur le transport prévoyait l'administration fédérale des entreprises de véhicules à moteur extraprovinciales. Cependant, bien qu'elle ait été proclamée en mai 1970, elle n'a pratiquement pas été appliquée.

À Terre-Neuve, c'est la Commission des entreprises de services publics qui s'occupe d'administrer le Motor Carrier Act et la Loi sur le transport par véhicule à moteur par délégation. La Commission se compose d'un président, d'un vice-président et de deux autres membres. La Commision relève du ministre de la Justice.

Selon l'article 3 de la Loi, le Motor Carrier Act ne s'applique pas aux véhicules suivants:

c) un véhicule qui ne sert qu'au transport:

i) d'arbres, de rondins, de bois à pâte, de bois de soutènement ou de produits forestiers non travaillés du même genre, ou

ii) de minerai, depuis la mine jusqu'à une usine de transformation ou jusqu'au premier point de transbordement;

d) un véhicule utilisé exclusivement par ou pour:

i) un fermier pour le transport de produits agricoles naturels de la ferme, ou

ii) un pêcheur pour le transport de produits naturels de la mer, depuis le lieu où ces produits sont débarqués ou obtenus jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement.

De plus, la loi ne s'applique pas au transport privé, conformément à l'article 3e) de la Loi:

e) Un véhicule qui sert exclusivement au transport de biens et marchandises appartenant véritablement à la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé en vertu du Highway Traffic Act.

Selon l'article 4 de la Loi, aucun véhicule à moteur ou remorque ne peut circuler sur une autoroute à titre de véhicule de service public, à moins que la Commission n'ait délivré un certificat de commodité et nécessité publiques.

Commentaire sur l'article 4: Les données suivantes indiquent le niveau d'activité de la Division du transport routier de la Commission pour l'année 1979:

Tableau 25

ACTIVITÉS DE LA DIVISION DU TRANSPORT ROUTIER, 1979 [22]

Transporteurs routiers actifs au début de l'année	1 905
Certificats/permis délivrés pendant l'année	331
Certificats/permis annulés pendant l'année	232
Transporteurs routiers actifs à la fin de l'année	2 166

La Commission a reçu un total de 1 543 demandes de modifications, en plus des demandes de nouveaux certificats/permis. De plus, la Commission a reçu 60 demandes de vente, cession ou transfert de certificats/permis.

L'article 5 de la Loi énonce les facteurs dont la Commission doit tenir compte pour accorder ou refuser une demande de certificat:

a) toute objection à la demande par une personne qui assure déjà des services de transport, que ce soit par route, eau, air ou rail, sur les itinéraires ou entre les endroits que le requérant a l'intention de desservir, pour le motif que les services actuels sont suffisants ou que, si le certificat est accordé, les services excéderont la demande dans la région;

b) l'effet général sur les autres services de transport et tout intérêt public qui peut être touché par la délivrance du certificat;

c) la qualité et la permanence du service offert par le requérant et l'aptitude, le désir et la capacité du requérant de fournir un service adéquat; et

d) toute autre question qui, de l'avis de la Commission, est pertinente ou importante à l'égard de la demande.

Commentaire sur l'article 5: L'article 5 de la Loi a pour but d'appliquer ce qui est communément appelé le test de "commodité et nécessité publiques". Chaque cas étant jugé selon ses propres mérites, l'article est très important, tout comme il l'est pour toutes les autres lois sur les transports routiers du Canada. Fondamentalement, cet article exige que la Commission fasse preuve de jugement et de discernement dans chaque cas. Les conditions du certificat délivré au transporteur à la suite de la demande dépendent presque toujours de deux facteurs: les conditions que le transporteur a lui-même requises dans sa demande et la nature des plaintes que les transporteurs contestant la demande ont formulées.

L'article 6 de la Loi stipule qu'une fois qu'un avis de la demande a été publié dans deux numéros consécutifs de la Gazette de Terre-Neuve, la Commission peut ou non tenir une audience publique, selon que des objections ont été produites ou non.

Commentaire sur l'article 6: Si des objections sont produites, une audience publique a lieu automatiquement.

Selon l'article 7 de la Loi, aucun certificat ne peut être vendu, cédé ou transféré sans l'approbation de la Commission.

Commentaire sur l'article 7: La Loi ne prévoit pas actuellement la nécessité de faire approuver par la Commission

les cas de vente d'actions d'une entreprise qui détient un certificat. Cette lacune est considérée comme un problème possible, étant donné qu'elle permet à des transporteurs domiciliés en dehors de la province d'acheter des entreprises locales.

L'article 11 de la Loi prévoit que la Commission peut modifier, suspendre ou annuler un certificat, en tout ou en partie, qu'il y ait ou non une audience publique.

Commentaire sur l'article 11: La Commission contrôle activement les certificats afin d'éliminer les permis inactifs. En 1979, 232 certificats ont été annulés [22].

L'article 13 de la Loi stipule que la Commission peut faire tenir une enquête sur toute personne qui a exploité une entreprise de service public en violation de la Loi ou des règlements.

Commentaire sur l'article 13: La Division de l'inspection des transporteurs routiers s'acquitte avec soin de ses responsabilités, comme les extraits suivants tirés de son rapport statistique annuel de 1979 l'indique.

Tableau 26

EXTRAITS DU RAPPORT DE LA DIVISION DE L'INSPECTION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, 1979 [22]

Nombre d'inspections	3 746
Nombre de violations	494
Nombre de déclarations de culpabilité	386
Nombre d'amendes payées	357
Nombre d'enquêtes	54

Les registres de la Commission indiquent que l'amende moyenne versée en septembre 1980 s'élevait à 43,51 $. Compte tenu de la poussée inflationniste qui sévit actuellement, il y a tout lieu de croire que le niveau des amendes devrait être sensiblement plus élevé, afin de punir plus sévèrement les transporteurs qui poursuivent leurs activités d'une façon illégale.

L'article 14 de la Loi accorde à la Commission le pouvoir de faire enquête sur les frais ou les tarifs qui lui semblent déraisonnables ou injustement discriminatoires. En

vertu de l'article 19, la Commission peut fixer ou approuver la liste des taux, les taux minimaux ou maximaux et peut, en tout temps, réviser ces taux et frais.

Commentaire sur les articles 14 et 19: Terre-Neuve est la seule province de la région atlantique qui fixe ou approuve les taux. Il semble que, à cet égard, la Commission s'acquitte efficacement de ces tâches. Ces procédures sont grandement favorisées par les exigences de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique en vertu de laquelle les subventions versées aux transporteurs s'appliquent aux mouvements de Terre-Neuve uniquement lorsque le tarif est approuvé par la Commission.

L'article 20 prévoit que le titulaire d'un certificat ne peut abandonner ou arrêter un service mentionné dans son certificat avant que la Commission n'ait rendu une ordonnance en ce sens.

Commentaire sur l'article 20: La Commission s'occupe activement d'éliminer les certificats inactifs. En 1979, 232 certificats ont été annulés [22].

L'article 25 de la Loi prévoit que la Commission peut déterminer les itinéraires qu'une entreprise de service public peut desservir et indiquer les routes sur lesquelles le véhicule peut circuler à l'intérieur d'une région ou d'une zone.

L'article 26 de la Loi stipule que la Commission peut fixer les horaires et services que le transporteur routier doit observer et assurer.

Commentaire sur les articles 25 et 26: La Commission Sullivan indiquait dans son rapport que 90 % de toutes les entreprises de camionnage desservant Terre-Neuve fournissaient un service irrégulier ou non fixé par horaire aux régions [2]. La Commission Sullivan a également recommandé [23] que les livraisons fixées selon un horaire déterminé deviennent une condition de l'octroi de permis, notamment en ce qui a trait aux services intraprovinciaux.

En vertu de l'article 4A de la Loi, qui a été ajouté en mai 1974, il est interdit d'offrir des services de transport routier sous le couvert d'un contrat de location:

> 4A Nul ne peut conclure un contrat de location de véhicule à moteur ou de remorque, lorsque:
>
> a) le locateur du véhicule à moteur ou de la remorque engage ou paie, directement ou indirectement, le chauffeur du véhicule à moteur ou de la remorque;

b) le locateur exerce, de quelque façon que ce soit, un contrôle sur le chauffeur dans le cours de son emploi à titre de chauffeur du véhicule à moteur ou de la remorque;

c) le locateur du véhicule à moteur ou de la remorque assume, de quelque façon que ce soit, la responsabilité à l'égard des marchandises transportées par le véhicule à moteur ou la remorque; ou

d) le locataire du véhicule n'acquiert ni n'exerce la possession absolue et le contrôle du véhicule à moteur ou de la remorque en vertu du contrat de location.

Commentaire sur l'article 4A: Bien entendu, cet article a pour but d'aider la Division de l'inspection des transporteurs routiers à minimiser les activités de pseudo-location des transporteurs privés, qui sont également devenues un problème majeur dans les autres juridictions réglementées [24].

En 1976, la Commission a publié les règlements afférents au Motor Carrier Act qui contiennent au début diverses définitions utilisées par la Commission. Les règlements prévoient également un certain nombre de procédures administratives qui sont essentiellement les suivantes:

a) Structure des droits - Un maximum de 15 $ pour un camion et un montant variant entre 100 $ et 135 $ pour un camion-tracteur.

b) Procédures à suivre pour demander un certificat et pour faire approuver une vente, une cession, un transfert, une location, une consolidation ou une fusion de certificats.

c) Description des divers services autorisés par la Commission.

d) Description des certificats et de l'identification que les transporteurs routiers doivent utiliser pour offrir un service public.

e) Possession d'un permis relatif au véhicule.

f) Règles relatives à l'échange de véhicules de fret, lorsque la Commission l'autorise.

g) Règles sur la location habituelle de véhicules.

h) Règles sur la modification des certificats.

i) Description des conditions et documents relatifs au transport de fret et aux services de messagerie, y compris les conditions prescrites à l'égard du transport ainsi que les modalités des contrats.

j) Déclarations, rapports et autres données que la Commission requiert.

k) Activités temporaires pour une période ne pouvant excéder 30 jours ou pour un seul voyage.

l) Liste des règlements généraux de la Commission.

3.1 Comparaison des règlements économiques avec les règlements des autres provinces atlantiques et des juridictions avoisinantes

Une comparaison entre le Motor Carrier Act et les règlements de la Commission de Terre-Neuve, d'une part, et ceux des autres provinces atlantiques et des juridictions avoisinantes, d'autre part, révèle quelques différences intéressantes:

a) Marchandises exemptées - Les différentes lois sur les transports routiers comportent quelques différences mineures quant aux marchandises et à l'équipement exemptés. Ainsi, la Loi de Terre-Neuve s'applique à l'industrie des camions à bascule, tandis que celle de la Nouvelle-Écosse ne le fait pas. (La Loi américaine prévoit une liste d'exemptions beaucoup plus imposante, et exclut le poisson et plusieurs fruits et légumes transportés en volumes importants entre Terre-Neuve et les États-Unis.)

b) Exigences relatives à l'entrée - Hormis quelques différences administratives relativement mineures, les exigences relatives à l'entrée sont généralement les mêmes dans chaque province atlantique. Cependant, chaque province utilise des expressions différentes pour décrire les services permis dans un certificat.

c) Frais de fret - Terre-Neuve est la seule province atlantique qui peut fixer ou approuver les frais de fret. Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard ont le pouvoir d'approuver les taux, mais, en pratique, elles acceptent les taux déposés par les transporteurs routiers. La Commission de la Nouvelle-Écosse a seulement le

pouvoir d'accepter le dépôt des taux par les transporteurs routiers, et ces taux sont présumés être les taux légaux.

d) Cautionnement et certificats d'assurance - À Terre-Neuve, le consommateur est protégé par les exigences prévues au Highway Traffic Act en matière d'assurance. Les trois autres provinces atlantiques ont prévu des exigences précises en matière de cautionnement et d'assurance dans leurs lois respectives sur les transports routiers.

e) Connaissement uniforme - Récemment, toutes les provinces canadiennes ont convenu d'un connaissement uniforme qui est en cours d'application dans chaque province.

f) Accords de location avec les propriétaires-exploitants (courtiers) - Les quatre provinces atlantiques ne font aucunement mention, dans leurs lois respectives sur les transports routiers, de la façon dont les propriétaires-exploitants (courtiers) louent leurs services aux transporteurs. En pratique, le propriétaire-exploitant (courtier) vend son équipement à titre de bénéficiaire au transporteur qui immatricule cet équipement en son propre nom. Au Québec, aux États-Unis et dans le cas de quelques propriétaires-exploitants de l'Ontario, les accords de location conclus avec les transporteurs sont régis par les commissions respectives. Les autres propriétaires-exploitants faisant affaires en Ontario concluent le même genre d'accords de location bénéficiaire en usage dans la région atlantique.

g) Transport privé - Dans les quatre provinces atlantiques, le transport privé est exclu de l'application des lois respectives sur les transports routiers. Cependant, Terre-Neuve est la seule province atlantique qui tente de définir les accords de pseudo-location conclus par les expéditeurs privés. L'article 4A de la Loi (décrit plus haut) énonce qu'aucun service de transport routier ne peut être offert sous le couvert d'un contrat de location et établit les modalités de ces accords.

h) Activités temporaires - Chaque province atlantique permet aux transporteurs d'offrir un

service temporaire pour une période d'au plus trente jours ou pour un seul voyage. Les droits s'élèvent à 20 $ par voyage.

i) Transitaires et courtiers en transport par camion - Aucune des provinces atlantiques ne réglemente les activités de ces deux derniers groupes. Le Québec et l'Ontario réglementent les activités des transitaires tandis que les États-Unis réglementent les deux groupes.

j) Infractions et pénalités - Bien que chaque province prévoit des infractions et impose des pénalités, les modalités varient d'une province à l'autre.

3.2 Coûts estimatifs du processus de réglementation à Terre-Neuve

Pour évaluer l'importance du processus de réglementation, il faut tenir compte des coûts estimatifs du processus. Ces données sont difficiles à obtenir. Cependant, en août 1980, le Conseil économique du Canada a publié le document de travail n° 3 dans les Études sur la réglementation du camionnage, volume II. Dans ce document de travail, Norman C. Bonsor a examiné l'impact de la réglementation touchant les transporteurs pour compte d'autrui et a analysé le coût assumé par les transporteurs à l'égard de la production des décisions portant sur l'application des règlements.

Dans son rapport [25], Bonsor affirme que "quant aux frais imputables à la demande de permis d'exploitation à Terre-Neuve, les chiffres déclarés varient grandement d'un transporteur à l'autre, soit d'un minimum de 500 $ par demande à un maximum de 7 000 $". Il a également constaté que le nombre de contestations des demandes de permis d'exploitation variait sensiblement selon les transporteurs. Il a affirmé qu'un gros transporteur a déclaré avoir contesté de 20 à 30 demandes chaque année à un coût variant entre 150 $ et 300 $ pour chaque intervention. Bonsor a conclu que "l'application de la réglementation entraîne des coûts d'environ 188 000 $ pour les transporteurs, les limites inférieures et supérieures s'élevant respectivement à 94 000 $ et 282 000 $".

Dans son rapport annuel de 1979, la Commission des entreprises de services publics a indiqué [22] que les transporteurs avaient versé un montant de 395 400 $ pour les certificats ainsi qu'une somme de 16 789 $ à titre d'amendes. À la fin de 1979, le nombre de transporteurs routiers actifs se chiffrait à 2 166 [22].

Chapitre 4

RÈGLEMENTS PROVINCIAUX GÉNÉRAUX TOUCHANT L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE

Certains règlements généraux provinciaux établissent les modalités d'utilisation de tous les véhicules à moteur à Terre-Neuve.

4.1 Highway Traffic Act

Le Highway Traffic Act et les règlements afférents (chapitre 152 des Statuts révisés de Terre-Neuve, 1970) ainsi que leurs modifications sont administrés par le Registrar of Motor Vehicles. La Loi couvre les éléments suivants:

Administration de la Loi
Immatriculation des véhicules et octroi de plaques d'immatriculation
Octroi de permis aux chauffeurs
Responsabilité relative à la sécurité
Règles de la route
Signalisation routière
Règlements
Procédures légales, infractions et pénalités
Application et abrogation

4.1.1 Dimensions et poids des véhicules

Le Highway Traffic Act de Terre-Neuve prescrit les dimensions maximales des véhicules qui peuvent circuler sur les routes de Terre-Neuve.

Tableau 27

DIMENSIONS MAXIMALES PERMISES DES VÉHICULES, TERRE-NEUVE [26]

Longueur - véhicule simple	12 m	(39 pieds)
Longueur - ensemble de véhicules	20 m	(65 pieds)
Largeur	2,6 m	(8 pieds ½)
Hauteur	4,1 m	(12 pieds ½)

Le tableau 28 indique les dimensions maximales des véhicules pouvant circuler dans les trois autres provinces atlantiques.

Tableau 28

DIMENSIONS MAXIMALES PERMISES DES VÉHICULES, PROVINCES MARITIMES [26]

	Nouveau-Brunswick (pieds)	Nouvelle-Écosse (pieds)	Île-du-Prince-Édouard (pieds)
Longueur - véhicule simple			
2 essieux	35	-	-
3 essieux	40	40	40
Longueur - ensemble de véhicules	65	65	65
Largeur	8½	8½	8½
Hauteur	13½	13½	14½

Généralement, les dimensions permises dans chacune des provinces atlantiques sont identiques.

Le Highway Traffic Act de Terre-Neuve prescrit les poids tolérés sur les routes de Terre-Neuve. Terre-Neuve établit une tolérance de 450 kilogrammes par essieu (environ 1 000 livres). Les trois autres provinces atlantiques permettent une tolérance générale de 1 000 livres par essieu, sauf dans le cas de certaines routes.

Le tableau 29 indique le poids brut maximal autorisé pour les pièces d'équipement représentatives. Tous les poids indiqués sont les poids bruts maximaux permis et reposent sur l'espacement des essieux, les dimensions des pneus, la configuration du véhicule et son immatriculation. Ces poids maximaux sont habituellement restreints à des routes désignées dans chaque province respective. Les poids bruts maximaux à l'égard des configurations des véhicules indiqués ont été calculés en fonction d'un poids de l'essieu directeur de 10 000 lb ou 4 500 kg. Toutes les provinces permettent des poids plus élevés pour l'essieu de direction, selon les dimensions des pneus et les caractéristiques de l'équipement. Les poids autorisés à Terre-Neuve sont indiqués en kilogrammes et l'équivalent en livres est indiqué entre parenthèses (1 000 lb = 450 kg).

Tableau 29

POIDS BRUTS AUTORISÉS DES VÉHICULES
DANS LA RÉGION ATLANTIQUE [26]

Genre d'équipement	Terre-Neuve (lb(kg))	Nouveau-Brunswick (lb)	Nouvelle-Écosse (lb)	Île-du-Prince-Édouard (lb)
Camion à essieu simple	29 736 (13 500)	30 000	30 000	30 000
Camion à essieu en tandem	47 777 (21 500)	47 500	47 500	47 500
Véhicule-tracteur à essieu arrière simple et remorque à essieu simple	50 000 (22 500)	50 000	50 000	50 000
Véhicule-tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu en tandem	87 777 (39 500)	87 500	87 500	87 500
Véhicule-tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu triple	107 777 (48 500)	107 500	107 500	107 500
Remorque à essieu en tandem et deux mini-remorques comportant quatre essieux	115 555 (52 000)	125 000	110 000	110 000

Le tableau 29 indique que, d'une façon générale, les poids bruts maximaux autorisés dans la région atlantique sont presque identiques, la principale exception étant la combinaison de deux mini-remorques. Quant à cette dernière catégorie de véhicule, elle n'est généralement pas utilisée à Terre-Neuve, car le poids permis de la remorque à essieu triple n'est que légèrement inférieur à celui des deux mini-remorques dont le coût d'utilisation est supérieur.

4.1.2 Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules

À l'heure actuelle, chacune des provinces atlantiques accorde la réciprocité intégrale aux immatriculations de

véhicules dans les autres provinces atlantiques, sous réserve de certaines exceptions mineures reliées aux véhicules loués, pourvu que le véhicule ne soit pas utilisé pour le transport intraprovincial.

La Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a récemment élaboré une entente de répartition proportionnelle intitulée l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV). Cette entente a été adoptée lors d'une rencontre des ministres provinciaux responsables du transport et de la sécurité sur les routes, lors de leur conférence tenue à Toronto le 2 octobre 1980. L'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon et les Territoires-du-Nord-Ouest n'ont pas signé l'entente.

En vertu de l'entente, qui est en vigueur dans six provinces (Nouveau-Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique) depuis avril 1981 et au Québec, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve depuis avril 1982, les propriétaires de camions immatriculeront leurs véhicules dans leurs provinces respectives et paieront une partie des droits d'immatriculation provinciaux applicables selon l'évaluation de la distance qui sera parcourue dans cette province. C'est là un moyen de faciliter le mouvement des marchandises.

4.1.3 Assurance et sécurité

Le tableau 30 indique les exigences minimales actuelles en matière d'assurance de fret pour tous les transporteurs routiers de Terre-Neuve.

Tableau 30

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE D'ASSURANCE DE FRET [29]

Poids brut permis	
jusqu'à 5 000 lb	1 000 $
de 5 001 à 15 000 lb	3 000 $
de 15 001 à 30 000 lb	6 000 $
de 30 001 à 40 000 lb	8 000 $
de 40 001 à 50 000 lb	10 000 $
plus de 50 000 lb	12 000 $

Le Highway Traffic Act établit les exigences relatives à la responsabilité financière pouvant résulter de blessures corporelles, d'un décès ou de dommages matériels découlant ou provenant de la propriété, de l'entretien, de l'exploitation ou de l'utilisation d'un véhicule à moteur.

Dans les trois autres provinces atlantiques, les exigences relatives à l'assurance et au cautionnement sont établies dans les lois sur les transports routiers de chaque province.

Le connaissement uniforme en vigueur dans toutes les provinces canadiennes a été approuvé par la province de Terre-Neuve en novembre 1980. Ce nouveau connaissement applicable aux transporteurs réglementés établit la responsabilité maximale du transporteur à 2 $ par livre, sauf si l'expéditeur déclare une valeur plus élevée.

4.2 Newfoundland Retail Sales Tax Act

Depuis le 1er avril 1979, Terre-Neuve participe à l'Entente interprovinciale sur la taxe de vente qui est régie par le Newfoundland Retail Sales Tax Act.

Cette entente s'applique aux provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan.

Cette entente interprovinciale vise à exempter les transporteurs publics, dans la mesure du possible, de l'application répétée de la taxe de vente lorsque les véhicules sont utilisés en vertu de permis valables dans plus d'une province. Comme la taxe doit être versée à chaque province qui l'impose et dans laquelle le transporteur assure des services, on a mis sur pied un système permettant le paiement aux provinces d'une taxe calculée sur une base proportionnelle à la distance parcourue. En appliquant les dispositions de la convention, les transporteurs admissibles peuvent diminuer substantiellement leurs taxes de vente provinciales tout en économisant temps et énergie.

4.3 Gasoline Tax Act

Contrairement aux trois autres provinces maritimes, Terre-Neuve ne participe pas à l'entente réciproque concernant la taxe sur l'essence. Les transporteurs routiers faisant affaires à Terre-Neuve sont régis par le Gasoline Tax Act (1978) et les règlements afférents la Loi (1980).

À Terre-Neuve, les transporteurs routiers circulant dans cette province doivent acheter le carburant nécessaire pour la distance à parcourir. Un inspecteur posté à Port aux Basques (Terre-Neuve) vérifie le réservoir d'essence des camions qui entrent dans la province et qui en sortent. Tout transporteur routier qui consomme plus de carburant que la quantité achetée dans la province doit payer une taxe sur l'essence qui a été consommée mais achetée à l'extérieur de Terre-Neuve. Ce système n'exige pas d'inscription des camionneurs, de vérification ou de rapports sur les trajets et la distance, etc.

4.4 Normes relatives à la main-d'oeuvre

Les transporteurs routiers interprovinciaux et internationaux faisant affaires à Terre-Neuve sont assujettis aux lois fédérales concernant les normes de main-d'oeuvre. Les transporteurs routiers qui offrent uniquement des services intraprovinciaux et les transporteurs privés transportant leurs propres marchandises sont assujettis aux lois de Terre-Neuve à cet égard.

Voici une liste des lois canadiennes sur les normes de main-d'oeuvre applicables aux transporteurs extraprovinciaux et internationaux:

> La partie III du Code canadien du travail traite de la durée normale de travail, du salaire, des vacances et des jours fériés.
>
> Le Règlement du Canada sur les normes du travail traite des heures de travail, du salaire, des vacances annuelles, des congés généraux, du congé de maternité, de la cessation d'emploi et de la cessation de services collective et individuelle et de l'indemnité de départ chez les entreprises fédérales. Le Règlement sur la durée de travail des conducteurs de véhicules à moteur portent sur les normes des heures de travail applicables aux employés qui font du transport de marchandises, de passagers et de courrier par véhicule à moteur.
>
> La partie IV du Code canadien du travail traite de la sécurité du personnel, telle qu'établie dans le Règlement du Canada sur la durée du service de conducteurs de véhicules automobiles qui portent sur les heures de service des conducteurs de véhicules à moteur transportant des marchandises ou du courrier sur le plan interprovincial ainsi que sur les déclarations que les transporteurs routiers doivent produire, conformément aux résolutions.

Voici une liste des lois de Terre-Neuve concernant les normes de main-d'oeuvre applicables aux transporteurs routiers intraprovinciaux et aux transporteurs privés transportant leurs propres marchandises:

- Le Labour Standards Act (loi définissant les normes minimales uniformes de conditions d'emploi dans la province)

- Labour Standards Regulations (Règlement sur les normes de travail)

Cette Loi et ce Règlement couvrent ce qui suit:

Vacances payées
Congés fériés
Heures de travail
Salaire minimum
Protection du salaire
Congé de maternité
Emploi d'enfants
Avis de cessation
Registres
Plaintes

4.4.1 Observations sur les règlements provinciaux généraux

Tout compte fait, les règlements provinciaux généraux applicables aux transporteurs routiers interprovinciaux faisant affaires à l'intérieur et à l'extérieur de Terre-Neuve sont semblables à ceux des autres provinces canadiennes. Les dimensions et les poids des véhicules sont presque uniformes; il y a entière réciprocité quant à l'immatriculation des véhicules; Terre-Neuve participe à l'entente sur la taxe de vente interprovinciale; les taxes sur le carburant sont payées d'après la quantité de carburant consommé à Terre-Neuve, et les transporteurs routiers interprovinciaux sont régis par le Code canadien du travail.

Chapitre 5

SUBVENTIONS RELIÉES À L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE TERRE-NEUVE

5.1 Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Depuis le 15 juillet 1969, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (LSTMRA), l'industrie du transport routier pour compte d'autrui est devenue admissible à bénéficier du même niveau de subventions que les compagnies de chemin de fer pour le trafic en provenance de la région atlantique et en direction de l'ouest vers d'autres parties du Canada, ce qui représentait une réduction d'environ 30 % de la partie du taux applicable à la région atlantique.

Depuis le 1er octobre 1970, en vertu de règlements adoptés conformément à LSTMRA, une subvention de 17½ % du taux évalué est devenue payable aux camionneurs à l'égard des mouvements admissibles entre des endroits situés à l'intérieur de la région atlantique. Cette subvention interne a cependant été réduite à 15 % le 25 décembre 1974.

La subvention accordée à l'industrie du camionnage pour les mouvements en provenance de la région et en direction de l'ouest comporte au moins une différence par rapport aux subventions accordées au transport par rail. Dans le cas des chemins de fer, la subvention visait à rembourser à ces derniers la réduction qu'ils devaient consentir, tandis que cette obligation n'était pas imposée pour l'octroi de la subvention dans le cas des camionneurs.

En vertu du Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique, entré en vigueur le 15 avril 1974, une subvention de 20 % en plus de celle de 30 % qui était accordée pour le trafic en direction de l'ouest a été créée à l'égard du mouvement d'une liste choisie de marchandises admissibles depuis des points de la région atlantique jusqu'à d'autres endroits du Canada. Cette subvention additionnelle est payable aux compagnies de chemin de fer et aux camionneurs pour compte d'autrui qui doivent cependant réduire leurs taux d'un montant autorisé par la Commission canadienne des transports. Les marchandises admissibles comprennent les produits agricoles et les produits naturels de la pêche ainsi que les biens fabriqués dans la région dont la pleine valeur est acquise à l'intérieur de cette région. La subvention inclut le paiement d'un montant additionnel aux camionneurs; ce montant, qui est

calculé à 1½ % de la subvention totale (y compris les subventions générales pour le trafic en direction de l'ouest), vise à rembourser les fonds avancés à titre de réduction des taux.

Un programme de subventions révisé est entré en vigueur le 1er septembre 1978; les éléments clés de ce programme sont les suivants:

1) Le montant de la subvention sélective est demeuré à 15 % à l'égard des taux publiés des transporteurs.

2) La subvention n'est versée qu'à l'égard d'une liste approuvée de biens qui sont fabriqués ou produits dans la région atlantique.

3) Les biens qui ne sont pas admissibles en vertu du programme de subventions sélectives peuvent recevoir une subvention de 7½ % en vertu du programme de subventions provisoires pendant la période d'un an qui s'est terminée le 31 août 1979.

4) Pour être admissibles à la subvention, les transporteurs doivent réduire leurs taux et, à moins que l'expéditeur n'approuve une autre formule, inclure les détails des frais bruts de fret, du montant de la subvention et des frais nets de fret sur les factures de transport remises à l'expéditeur.

5.1.1 Subventions versées en vertu de la LSTMRA pour le trafic de Terre-Neuve

Le tableau 31 indique le montant des subventions versées aux transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, au total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques, aux transporteurs domiciliés dans les autres provinces et à l'ensemble des transporteurs du Canada pour l'exercice financier 1979-1980 selon diverses catégories de paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Ce tableau indique les paiements versés aux transporteurs par province de domicile seulement et n'indique pas les paiements reliés au trafic circulant en provenance, à destination ou à l'intérieur de Terre-Neuve, par exemple. Ainsi, un transporteur domicilié en Nouvelle-Écosse pourrait demander des paiements pour le trafic à l'intérieur de Terre-Neuve et ces paiements seraient inclus dans le total des subventions versées aux transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse.

Tableau 31

SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAR RÉGION, EXERCICE FINANCIER 1979-1980 [27]
(en milliers de dollars)

Programmes de subventions	Transporteurs domiciliés à Terre-Neuve	Total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques	Transporteurs domiciliés dans les autres provinces	Total pour le Canada
Subventions au transport des marchandises dans la région atlantique	141	2 871	4 659	7 530
Subventions sélectives dans la région atlantique	16	1 167	1 404	2 571
Subventions spéciales au transport des marchandises dans la région atlantique	202	841	118	959
Subventions sélectives spéciales dans la région atlantique	2 235	17 762	5 195	22 957
Subventions provisoires dans la région atlantique	442	3 358	359	3 717
TOTAL	3 036	25 999	11 735	37 734

Le tableau suivant indique, à des fins comparatives, le total des subventions versées en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique au cours des deux exercices financiers précédents:

Tableau 32

SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAR RÉGION, EXERCICES FINANCIERS 1977-1978 et 1978-1979 [27]
(en milliers de dollars)

Exercice financier	Transporteurs domiciliés à Terre-Neuve	Total des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques	Transporteurs domiciliés dans les autres provinces	Total pour le Canada
1977-1978	2 386	18 795	6 704	25 499
1978-1979	3 288	26 358	10 020	36 378

5.2 Subventions accordées pour les activités des traversiers du golfe

Le rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve contient une évaluation approfondie des activités des traversiers du golfe. Les bateaux desservant le golfe offrent trois services différents: 1) le transport de passagers et de leurs véhicules; 2) le transport de camions commerciaux; et 3) le transport de wagons. Ces traversiers constituent le principal lien entre l'île et la terre ferme et l'industrie du transport routier les considère comme un tronçon de la route transcanadienne.

Cependant, les bateaux semblent insuffisants à l'heure actuelle pour répondre à la demande du trafic par camion, surtout pendant la saison touristique, soit trois mois au cours desquels de longues périodes d'attente sont imposées aux camionneurs.

Selon le rapport Sullivan [28], les "services du golfe constituent l'élément le plus coûteux du système de transport de Terre-Neuve et comme les recettes perçues ne représentent qu'une partie de la totalité des coûts, le ministère des Transports doit verser d'importantes subventions". De plus, "Depuis 1959, et jusqu'en 1975, les subventions annuelles exigées pour le service du Golfe ont augmenté d'une manière dramatique, sinon inquiétante."

De l'avis de la Commission Sullivan [28], les subventions accordées pour les mouvements des camions-remorques sur les traversiers du golfe représentent 82 % des frais d'exploitation unitaires.

Dans une étude plus récente, le Conseil économique du Canada a analysé les subventions au transport versées pour le trafic circulant à Terre-Neuve en se fondant sur des données non publiées de Transports Canada. Ces données, qui se rapportent aux exercices financiers 1977-1978 et 1978-1979, apparaissent au tableau 33.

Tableau 33

SUBVENTIONS AU TRANSPORT VERSÉES POUR LE TRAFIC CIRCULANT À TERRE-NEUVE, EXERCICES FINANCIERS 1977-1978 ET 1978-1979 [20]
(en millions de dollars)

	1977-1978	1978-1979
Pertes des Chemins de fer Nationaux du Canada à l'égard des chemins de fer de Terre-Neuve (services de messagerie et Roadcruiser)	27,6	28,7
Dépenses de Transports Canada		
Service du golfe	48,6	54,5
Service Argentia	2,2	7,2
Service de la navigation côtière	25,5	28,8
Détroit de Belle Isle		0,5
Traversiers de la côte	2,1	1,3
Autres subventions versées à l'égard des services de la côte et du golfe	1,1	1,1
Newfoundland Steamship (expédition directe vers Corner Brook - St. John's)	3,8	3,9

À la recommandation n° 80, la Commission Sullivan propose que (appendice):

> "La traversée du golfe soit considérée en principe comme l'équivalent d'un tronçon de la route, et que les tarifs soient imposés en conséquence; les services supplémentaires devant être dispensés suivant une formule de recouvrement des fonds auprès des

> utilisateurs. Il est proposé en outre que ce principe soit étendu au service Argentia lorsque possible."
>
> Cette recommandation est détaillée dans le rapport [28].
>
> "...les camionneurs devraient payer un tarif fondé sur l'équivalent des coûts d'exploitation de leur véhicule sur 90 milles de route". (Il s'agit ici du service de North Sydney - Port aux Basques.)

Dans un récent mémoire présenté à Transports Canada, l'Atlantic Provinces Trucking Association s'exprimait comme suit: "...les recommandations de la Commission Sullivan à l'égard des taux des traversiers applicables au transport de camions par le service de North Sydney - Port aux Basques ainsi que le service Argentia devraient être mises en vigueur." L'Association examine également dans son rapport certains aspects des coûts reliés aux services des traversiers.

Chapitre 6

COMMENTAIRES SUR LA NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER À TERRE-NEUVE

La question de savoir s'il faut continuer à réglementer l'industrie du transport routier au Canada et jusqu'à quel point il faut le faire est l'une des grandes controverses au Canada. Ce débat a été alimenté par de nombreuses audiences et discussions qui ont précédé et suivi l'adoption du Motor Carrier Act de 1980 aux États-Unis.

En juin 1980, le professeur Garland Chow, professeur adjoint en transport à l'Université du Maryland, a présenté au Groupe de recherches sur les transports au Canada un document dans lequel il s'exprimait comme suit: "Il faut se garder de s'orienter purement et simplement vers une réglementation soit plus stricte, soit plus souple: l'attitude à adopter peut varier selon chaque secteur de l'industrie et la situation économique que présentent les différents marchés du transport." Il tire cette conclusion de l'analyse de différentes études entreprises aux États-Unis sur l'expérience qu'ont vécue divers États. Selon le professeur, les études analysées comportent "certaines lacunes sur le plan des techniques de révision et n'ont rien prouvé, sinon le fait que la situation économique varie d'un État à l'autre."

En août 1980, le Conseil économique du Canada a publié le document de travail n° E/II intitulé "Motor Carrier Regulation: Institutions and Practices". Les auteurs du rapport, Nix et Clayton, estiment "que l'orientation est mal définie. On ne sait pas très bien pourquoi la réglementation existe et ce que les Commissions sont censées accomplir, que ce soit d'une façon générale ou à l'égard de questions spécifiques." Ils soulignent que "les instances de réglementation réagissent aux événements et la situation évolue progressivement. C'est pourquoi la réglementation du transport routier a son rythme qui lui est propre. Dans l'intervalle, des questions fondamentales telles que le but de la réglementation et l'orientation du gouvernement à l'égard du camionnage sont demeurées sans réponse."

La plupart des articles qui traitent actuellement de ce sujet (réglementer ou ne pas réglementer) sont généralement fondés sur l'hypothèse que la concurrence est assez forte dans les régions populeuses et que l'industrie du transport routier a atteint une certaine maturité.

Bien que l'industrie du transport routier à Terre-Neuve se soit développée rapidement au cours de la dernière décennie, elle est loin d'avoir atteint le même degré de maturité qui

prévaut dans les autres provinces du Canada et aux États-Unis. C'est pourquoi il est nécessaire de tenir compte des conditions spéciales qui existent à Terre-Neuve pour déterminer s'il est encore nécessaire d'y réglementer l'industrie du camionnage.

Dans son rapport, la Commission Sullivan relevait les points suivants dont il faut tenir compte lors de l'étude de cette question:

a) État des routes - L'autoroute transcanadienne n'a été parachevée qu'en 1965 et a fait l'objet de nombreuses réparations depuis. La Commission Sullivan a indiqué [1] que: "Les routes secondaires nécessitent également d'importantes améliorations de façon à améliorer l'accès des collectivités et à assurer des moyens de transport moins onéreux."

b) Traversiers du golfe - Ce n'est qu'en 1970 que les traversiers du golfe ont été en mesure de transporter les camions-remorques courants selon le système de la manutention horizontale.

c) L'évolution de l'industrie du transport routier - La Commission Sullivan a conclu que: "Le secteur du camionnage, plus que tout autre secteur de transport, a connu dans cette province une évolution qui ne lui a peut-être pas permis encore de se stabiliser. Le secteur, en général, a été fragmenté avec les nombreuses petites entreprises qui régulièrement s'y greffaient ou s'en détachaient. Inutile de dire que le niveau de fiabilité et de régularité du secteur était faible et qu'il était difficile, en fait, de dispenser un service quel qu'il soit à de nombreuses régions de la province." [1]

d) Facteurs de densité - Selon le rapport Sullivan [9], dans le cas des centres plus populeux de la province, le transport intraprovincial est concurrentiel et les taux le sont également. En ce qui a trait aux régions éloignées, la concurrence est faible, les coûts d'entretien sont habituellement élevés et, par conséquent, les taux le sont aussi. Sur le plan du trafic interprovincial, il y a encore un déséquilibre entre le fret entrant et sortant et, par conséquent, les taux imposés doivent tenir compte des retours à vide.

e) Importance de l'industrie de la pêche - La Commission Sullivan a affirmé [13] que, selon elle, l'industrie de la pêche représente actuellement l'un des plus grands espoirs industriels de la

province; à l'heure actuelle, l'industrie de la pêche à Terre-Neuve dépend presque entièrement du transport par camion-remorque pour l'exportation du poisson à d'autres destinations nord-américaines.

f) Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique - De l'avis de la Commission Sullivan [9]: "Le maintien des subventions prévues par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique pour le camionnage ont (sic), le cas échéant, grandement contribué à donner à ce secteur une position plus concurrentielle par rapport au rail." Cependant, Terre-Neuve exporte une grande partie de son poisson aux États-Unis et ces mouvements ne sont pas couverts par la Loi.

g) Recommandation de la Commission Sullivan à l'égard de la réglementation des transporteurs routiers - La recommandation n° 46 de la Commission Sullivan (appendice) se lit comme suit: "Le gouvernement fédéral assure que l'application de la réglementation nationale de l'industrie du transport routier tienne compte de la nécessité de maintenir l'écoulement extra-provincial des produits de la pêche terre-neuvienne.";

h) La recommandation n° 47 se lit comme suit: "Le gouvernement provincial assure la disponibilité de ses hauts fonctionnaires pour attester devant les autorités de réglementation du besoin d'assurer un service suffisant de transporteurs autorisés à acheminer les produits de la pêche de Terre-Neuve."

De plus, il faut également tenir compte de certains autres facteurs relevés au chapitre 2 du présent rapport. Les éléments saillants de l'industrie du transport routier à Terre-Neuve, dont le chapitre 2 a tracé une esquisse, sont les suivants:

a) Au cours de la dernière décennie, le nombre de véhicules à moteur circulant à Terre-Neuve a augmenté considérablement. Les transporteurs extraprovinciaux ont eu tendance à jouer un rôle de plus en plus important dans le transport intraprovincial au cours des dernières années. Dans une récente étude interne, on s'est grandement inquiété de cette dominance des transporteurs non domiciliés à Terre-Neuve.

b) Il existe un grand déséquilibre du trafic pour les transporteurs extraprovinciaux: les revenus sont beaucoup plus élevés pour le trafic entrant que pour le trafic sortant.

c) D'une façon générale, les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve réalisent moins de bénéfices que leurs semblables de la région atlantique et du Canada pour la période comprise entre 1975 et 1978. La situation des transporteurs de la catégorie II semble plus reluisante, mais ces transporteurs sont peu nombreux.

d) Au cours de cette même période, les ratios d'endettement et de l'avoir des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve se sont constamment détériorés, alors que cette détérioration a été moins sévère dans le cas des transporteurs domiciliés dans les autres provinces atlantiques et inexistante dans le cas de l'ensemble des transporteurs du Canada.

e) Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve sont moins importants que partout au Canada, notamment dans le cas du transport intraprovincial. Les plus gros transporteurs canadiens jouent un rôle plus prépondérant dans les mouvements extra-provinciaux.

C'est en 1970 que le gouvernement de Terre-Neuve a commencé à réglementer l'industrie du transport routier en vertu du Motor Carrier Act. La principale différence qui existe entre la réglementation de Terre-Neuve et celle des autres provinces atlantiques réside dans le fait que Terre-Neuve peut fixer ou approuver les taux de fret, tandis que seul le dépôt des taux est exigé ailleurs dans la région atlantique.

À la lumière de tous ces facteurs et des observations de la Commission Sullivan, il semble logique d'affirmer qu'il est encore nécessaire de réglementer l'industrie du transport routier à Terre-Neuve. À l'heure actuelle, cette industrie est moins rentable et moins viable financièrement qu'elle l'est ailleurs au Canada. L'industrie doit faire face à des problèmes reliés à la faible densité de la population, à l'état des routes, aux longues distances à parcourir, au grand déséquilibre du trafic et ainsi de suite. Dans bien des régions de Terre-Neuve, les services assurés sont inadéquats. Il semble donc nécessaire de protéger à la fois l'industrie et le grand public par l'entremise de la Commission des entreprises de services publics en vertu de la Loi et des règlements sur les transports routiers.

De toute évidence, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique a contribué à

faire du transport par camion un outil plus concurrentiel face au rail et à favoriser la croissance de l'industrie du transport routier. L'analyse de la situation financière des transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et même des transporteurs domiciliés dans la région atlantique canadienne ne semble pas indiquer que le programme de subvention ait substantiellement amélioré la situation financière de ces transporteurs.

Nous avons souligné plus haut que l'industrie du transport routier de Terre-Neuve est actuellement moins rentable et moins viable financièrement qu'elle l'est ailleurs au Canada et que bien des régions de Terre-Neuve ne sont pas adéquatement desservies. Nous croyons néanmoins qu'il ne faut pas attribuer ces faits au processus de réglementation lui-même. En effet, la Commission Sullivan affirmait que "le retard qu'accuse le développement du secteur de camionnage interprovincial a été causé, à divers moments de la dernière décennie, par l'une des raisons suivantes ou par une combinaison d'entre elles: 1) l'incapacité des traversiers du Golfe de transporter de gros camions, 2) l'absence d'une Transcanadienne complète, 3) les contraintes du transport par camion à l'entrée du Golfe après que les traversiers eurent été mis en service, c'est-à-dire les délais et les tarifs élevés, 4) une détérioration rapide de la Transcanadienne peu après la fin officielle des travaux. Du point de vue strictement provincial, le manque sinon l'absence totale de bonnes routes et les coûts élevés d'entretien et d'exploitation qui en découlent, ainsi que le transport de petites charges payantes nécessaires en raison de la faible population clairsemée a (sic) nui au développement rapide d'un bon service de camionnage dans la province. [6]" À la lumière de toutes les données pertinentes que nous possédons jusqu'à maintenant ainsi que des conclusions de la Commission Sullivan, il nous semble nécessaire, dans l'intérêt public, de continuer à réglementer l'industrie du transport routier à Terre-Neuve.

APPENDICE

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS CONTENUES DANS LE RAPPORT SULLIVAN SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

Dans son rapport [12], la Commission Sullivan a résumé ainsi ses recommandations:

"Il est recommandé que:

46. le gouvernement fédéral assure que l'application de la réglementation nationale de l'industrie du transport routier tienne compte de la nécessité de maintenir l'écoulement extraprovincial des produits de la pêche terre-neuvienne"; la raison de cette recommandation est exposée dans le rapport [13] qui fait remarquer que dans le cas de Terre-Neuve, tout le transport routier de marchandises doit traverser une ou plusieurs des autres provinces atlantiques afin de pouvoir se rendre dans le centre du Canada et aux États-Unis, qui constituent les principaux marchés des exportations terre-neuviennes. Puisque la réglementation de juridiction fédérale concernant l'exploitation extraprovinciale dans ces provinces est placée sous la responsabilité des commissions de transport routier de chacune des provinces, agissant selon leurs propres principes respectifs, il peut exister des variations dans les normes appliquées en vertu de la législation fédérale.

"47. le gouvernement provincial assure la disponibilité de ses hauts fonctionnaires pour attester devant les autorités de réglementation du besoin d'assurer un service suffisant de transporteurs autorisés à acheminer les produits de la pêche de Terre-Neuve"; le rapport [13] explique cette recommandation de la façon suivante: à la suite de ses investigations ainsi que des exposés entendus au cours des audiences publiques, la Commission est convaincue du fait que l'industrie halieutique représente aujourd'hui l'un des plus brillants espoirs de la force industrielle de la province. En outre, un examen par la Commission révèle que l'industrie de la pêche à Terre-Neuve est maintenant presque totalement dépendante du transport par camion-remorque pour les exportations de poisson à l'extérieur de l'île de Terre-Neuve. Le rapport affirme de plus que les producteurs de poisson ont clairement l'intention de continuer à utiliser le transport par camion plutôt que de passer volontairement à tout autre mode de transport.

"48. des organismes de réglementation créent immédiatement un programme de déclaration de l'industrie du camionnage et de collecte des données auprès de celle-ci de façon à élaborer suffisamment de statistiques pour lui permettre de se faire évaluer sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport"; la raison de cette recommandation est soulignée dans le rapport [14] qui affirme que l'évaluation continue

de l'industrie ne sera possible que de cette façon, de même que la capacité de prendre les mesures nécessaires pour voir à ce que l'industrie du camionnage soit sur un pied d'égalité avec les autres modes dans la concurrence intermodale.

"49. les congés municipaux soient annoncés à l'avance pour fournir l'information nécessaire aux transporteurs concernant les difficultés éventuelles de chargement et de déchargement touchant l'horaire des services de camionnage";

"50. un code détaillé du transport et de l'étiquetage des marchandises dangereuses soit élaboré et mis en vigueur immédiatement" (maintenant en vigueur);

"51. les gouvernements fédéral et provincial partagent à part égale l'acquittement des coûts inhérents à l'engagement d'un nombre suffisant d'inspecteurs du transport routier pour continuer la surveillance adéquate des normes d'attribution de permis et de réglementation établies par les deux paliers de gouvernement"; la Commission Sullivan était vraisemblablement consciente de l'augmentation rapide des activités illégales de camionnage se déroulant ailleurs au Canada et de la nécessité d'une surveillance accrue.

"52. la création d'une flotte de véhicules établie à Terre-Neuve pour le transport du fret à température contrôlée soit favorisée"; eu égard à cette recommandation, le rapport souligne la nécessité d'atteindre dans la province une capacité minimale doublée des permis appropriés afin de faire face aux fluctuations de la demande qui peuvent se produire de temps à autre dans l'exportation des produits de la pêche vers le continent et les marchés américains.

"53. lors de l'établissement d'un réseau routier adéquat au Labrador, les normes de délivrance de permis relatives au transport du fret routier au Labrador soient telles qu'elles favorisent la mise en place d'un service de transport routier équivalent à celui qui existe dans l'île";

"54. la province impose une taxe "d'usage présumé" sur le carburant, analogue à celle en vigueur dans d'autres provinces, et le produit de cette taxe soit affecté à l'entretien et à l'amélioration des routes"; selon le rapport [15], la Commission croit que l'imposition de cette taxe ferait croître les revenus provinciaux et garantirait une participation plus équitable aux dépenses effectuées dans la province de la part des transporteurs faisant affaire en vertu de contrats obtenus hors de la province de Terre-Neuve.

"55. une attention particulière soit accordée à la création d'entrepôts centraux dans les principaux centres urbains"; le rapport traitait de cette recommandation de façon plus approfondie dans le volume II. On souligne que les services de transport de fret à horaires réguliers empruntant tant le corridor traversant l'île que le réseau des routes secondaires devrait pouvoir s'appuyer sur de tels entrepôts qui serviraient de points de transbordement entre les petits et les gros transporteurs. L'incapacité des petits transporteurs de fournir leurs propres installations nuit actuellement au transfert et aux services à horaires réguliers.

"56. une plus grande extension des trajets routiers et des services de la Société des transports du Canadien National ne soit autorisée qu'après la création de services concurrentiels ou seulement si l'industrie privée du camionnage ne peut desservir adéquatement certaines régions de la province"; à l'égard de cette recommandation, le rapport relève que la Commission est d'avis que l'émergence d'un monopole doit être découragée, et que le développement des services offerts par la STCN soit reporté jusqu'à ce que l'on puisse démontrer soit que l'industrie privée a atteint la maturité suffisante pour faire concurrence, sur un pied d'égalité, à une société de la couronne, soit que le secteur privé est incapable de fournir un service adéquat à certaines régions de la province.

"57. l'Administration provinciale du transport routier étudie la possibilité d'exiger la prestation d'un service de livraison régulier dans certaines régions, comme condition préalable à l'attribution de permis, en particulier en ce qui a trait aux services intraprovinciaux"; la Commission est d'avis que des services plus nombreux et meilleurs sont nécessaires surtout dans certaines régions périfériques.

"58. toutes les mesures soient prises pour réduire ou éliminer les délais de comptabilisation inhérents au versement des subventions fédérales à l'industrie du camionnage." Le but de cette recommandation, comme le relève le rapport [12], est de rappeler que les paiements de subventions font partie intégrante de la structure tarifaire de l'industrie qui, en cas de retards de paiements, se voit dans l'obligation d'imputer ces retards au poste des dépenses et de les recouvrer par des charges additionnelles aux clients.

RÉFÉRENCES

[1] Rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve, vol. I, juillet 1978, p. 123.

[2] Ibid., p. 54.

[3] Ibid., p. 54.

[4] Ibid., p. 81-85 et p. 172-173.

[5] Ibid., p. 84.

[6] Ibid., p. 124.

[7] Ibid., p. 124.

[8] Ibid., p. 164.

[9] Ibid., p. 126.

[10] Ibid., p. 126.

[11] Ibid., p. 149.

[12] Ibid., p. 254.

[13] Ibid., p. 249.

[14] Ibid., p. 252.

[15] Ibid., p. 253.

[16] Ibid., p. 253-254.

[17] Statistique Canada, Entreprises de camionnage et de déménagement, n° de catalogue 53-222.

[18] Statistique Canada, Véhicules automobiles: Immatriculations, n° de catalogue 53-219.

[19] Statistique Canada, L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, n° de catalogue 53-224.

[20] Conseil économique du Canada, Newfoundland: From Dependency to Self Reliance, 1980.

[21] Transports Canada, Les frais d'exploitation de camions au Canada.

[22] Board of Commissioners of Public Utilities, Rapport annuel, 31 décembre 1979.

[23] Recommandation n° 57 du rapport Sullivan qui apparaît à l'appendice du présent rapport.

[24] Ontario Trucking Association, Présentation au ministre des Transports et des Communications de l'Ontario sur le camionnage privé intersociétés, 17 décembre 1980.

[25] Conseil économique du Canada, Studies of Trucking Regulation: Volume II, document de travail n° 3, août 1980.

[26] Atlantic Provinces Transportation Directory, 1979.

[27] Registres de la Commission canadienne des transports.

[28] Rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve, vol. I, juillet 1978, p. 133 et 263.

[29] Province de Terre-Neuve, Highway Traffic Act.

BIBLIOGRAPHIE

ATLANTIC PROVINCES MOTOR CARRIER TARIFF BUREAU. Tarifs choisis.

Atlantic Provinces Transportation Directory, 1979.

ATLANTIC PROVINCES TRUCKING ASSOCIATION. Mémoire intitulé Uniform Ferry Rates in the Atlantic Provinces.

BOARD OF COMMISSIONERS OF PUBLIC UTILITIES OF THE PROVINCE OF NEWFOUNDLAND. Rapport annuel.

BOARD OF COMMISSIONERS OF PUBLIC UTILITIES OF THE PROVINCE OF NEWFOUNDLAND. Règlement.

CANADA. Loi sur le transport par véhicule à moteur.

CANADA. Loi nationale sur le transport.

Code canadien du travail, partie III.

Règlement du Canada sur les normes de main-d'oeuvre.

CHOW, Garland. The Impact of State Regulations on Motor Carrier Performances, Some Implications for Canadian Transport Policy Development, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 11 juin 1980.

CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Motor Carrier Regulation: Institutions and Practices, document de travail n° E/II, août 1980.

CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Newfoundland: From Dependency to Self Reliance, 1980.

CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Studies of Trucking Regulation: Volume II, document de travail n° 3, août 1980.

Entente interprovinciale sur la taxe de vente pour les compagnies de transport canadiennes.

TERRE-NEUVE. Gasoline Tax Act, 1978 et Gasoline Tax Regulations, 1980.

TERRE-NEUVE. Highway Traffic Act et Règlement.

TERRE-NEUVE. Labour Standards Act et Règlement.

TERRE-NEUVE. Motor Carrier Act, Statuts révisés de Terre-Neuve, chapitre 242, 1970 (révisions en 1974 et 1977).

ONTARIO TRUCKING ASSOCIATION. Présentation au ministre des Transports et des Communications de l'Ontario sur le camionnage privé intersociétés, 17 décembre 1980.

Rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve, volume 1, juillet 1978 et volume II, février 1979.

STATISTIQUE CANADA. L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, n° de catalogue 53-224.

STATISTIQUE CANADA. Entreprises de camionnage et de déménagement, n° de catalogue 53-222.

STATISTIQUE CANADA. Véhicules automobiles: Immatriculations, n° de catalogue 53-219.

TRANSPORTS CANADA. Les frais d'exploitation de camions au Canada.

Transportation of Dangerous Goods Code.

POOR

QUALITY

ORIGINAL